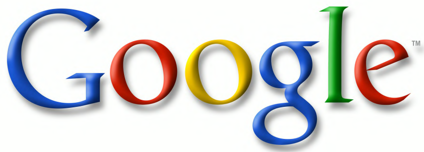







Wauters, A. J.

Le chemin de fer du Congo.





LE

# CHEMIN DE FER DU CONGO

PAR

A.-J. WAUTERS

Rédacteur en chef du *Mouvement géographique*



BRUXELLES

INSTITUT NATIONAL DE GÉOGRAPHIE

rue des Paroissiens

1887


HOOVER
LIBRARY



Avec [illegible] [illegible]
des [illegible] de la Société

LE

# CHEMIN DE FER DU CONGO

## PUBLICATIONS GÉOGRAPHIQUES

### DU MÊME AUTEUR :

L'AFRIQUE CENTRALE EN 1522. — Le lac Sachaf, d'après Hylacomilus et Gérard Mercator. — Avec une carte. (*Épuisé.*)

LE ZAMBÈSE, son histoire, son cours, son bassin, son avenir. (*Épuisé.*)

KARÉMA, première station de l'Association internationale africaine. (*Épuisé.*)

NIGER ET BENOUÉ. Un voyageur belge dans l'Afrique centrale. — Avec une carte. (*Épuisé.*)

LE CAPITAINE CAMBIER et la première expédition de l'Association internationale africaine. — Avec une carte. (*Épuisé.*)

SUR LES BORDS DU TANGANIKA. — Avec deux cartes et un plan. (*Épuisé.*)

DE BRUXELLES A KARÉMA.

DE BRUXELLES A MILAN par le Saint-Gothard.

LE CONGO ET LES PORTUGAIS. — Réponse au mémorandum de la Société de géographie de Lisbonne.

LES BELGES AU CONGO. — Illustré de 60 gravures, cartes et plans. (*Épuisé.*)

LE DERNIER GRAND BLANC DE LA CARTE D'AFRIQUE. LA QUESTION DE L'OUELLÉ. HYPOTHÈSE NOUVELLE. — Avec une carte.

LE CONGO AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE. Nouvelle édition. — Avec trois cartes et 8 gravures.

CROQUIS DE L'AFRIQUE CENTRALE au 10,000,000e mis au courant des dernières découvertes. — 64e mille.

---

## LE MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

JOURNAL POPULAIRE DES SCIENCES GÉOGRAPHIQUES

ILLUSTRE DE CARTES, PLANS ET GRAVURES

*Paraissant tous les quinze jours. 4e année.*

PRIX : 6 FRANCS PAR AN

---

**En préparation pour paraître en 1887 :**

ATLAS DU CONGO, à l'échelle de 1 : 2,000,000, en 12 feuilles, avec texte.

LE

# CHEMIN DE FER DU CONGO

PAR

A.-J. WAUTERS

Rédacteur en chef du *Mouvement géographique*



BRUXELLES

INSTITUT NATIONAL DE GÉOGRAPHIE

18-20-22, RUE DES PAROISSIENS, 18-20-22

1887



A MON AMI

le Capitaine ALBERT THYS

OFFICIER D'ORDONNANCE DU ROI DES BELGES

Hommage affectueux,

A.-J. WAUTERS

*Bruxelles, le* 10 *février* 1887.



# AVANT-PROPOS

RAPPELONS quelques dates. Rien ne proclame avec plus d'éloquence l'activité, l'énergie et la volonté avec lesquelles, à travers mille obstacles, a été menée l'entreprise du Congo.

| | |
|---|---|
| 1878, 25 novembre. | Fondation du Comité d'études du haut Congo, à Bruxelles. |
| 1879, 21 août. | La flottille de l'expédition, sous le commandement de Stanley, quitte Banana et remonte le Congo. |
| 1880, janvier. | Fondation de Vivi. |
| 1881, décembre. | Le premier bateau à vapeur, l'*En Avant*, est lancé sur le Stanley-Pool. |
| 1883, décembre. | Fondation de la station des Stanley-Falls, par Stanley. |
| 1884, novembre. | Fondation de la station de Loulouabourg, par Wissmann. |
| 1885, 26 février. | Signature de l'acte général de la conférence de Berlin. L'Association internationale du Congo est reconnue « puissance souveraine » par les quatorze États signataires. |
| — 30 avril. | Les Chambres belges autorisent le roi Léopold à prendre le titre de chef du nouvel État. |
| — 29 mai. | Le Roi proclame la constitution de l'*État indépendant du Congo* et annonce aux puissances son avènement à la souveraineté. |
| 1886, 27 décembre. | Fondation de la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie.* |

1887, février. Le D[r] Junker confirme l'existence, à travers l'État du Congo, de la route fluviale Oubangi-Ouellé menant au Soudan égyptien.

Il y a un an et demi, nous terminions par les lignes suivantes notre volume sur *Le Congo au point de vue économique :*

« Le jour où la flottille du Comité d'études a quitté le port de Banana, remontant le fleuve, a marqué la première grande étape de l'entreprise. Le lancement de l'*En Avant* sur les eaux du Stanley-Pool en a été la deuxième.

« Quand viendra la troisième?

« Le jour où le premier train de marchandises européennes, pavoisé aux drapeaux de toutes les nations civilisées, entrera dans la station de Léopoldville, ce jour-là, l'œuvre du roi des Belges aura reçu son fleuron terminal. »

La *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*, qui vient de se fonder à Bruxelles, a pour objet principal l'étude et la construction du chemin de fer du Congo. D'ici à quelques mois, ses ingénieurs seront sur le terrain pour l'étude du tracé.

Il est probable que dans cinq ou six ans on pourra, à Bruxelles, prendre son ticket — aller et retour — pour Léopoldville.

---

# LE CHEMIN DE FER DU CONGO

## CHAPITRE I[er]

### LA COMPAGNIE DU CONGO POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE.

L'ENTREPRISE de la construction du chemin de fer du Congo est entrée dans une phase nouvelle : la phase belge.

Une compagnie s'est constituée à Bruxelles pour l'étude du tracé de la voie ; les fonds nécessaires à cette étude sont souscrits par un important groupe de capitalistes, d'industriels, de constructeurs et de commerçants portant tous des noms bien connus dans le monde des affaires (1).

Les choses vont marcher rondement. Une expédition composée d'ingénieurs et de spécialistes va être envoyée au Congo, où la question du tracé, de la construction de la voie, du coût de l'entreprise et de son avenir sera examinée sous toutes ses faces. On pense que cette expédition aura terminé ses travaux endéans les dix-huit mois. Puis, ses membres entendus en leurs rapports, les plans et les devis dressés, la compagnie décidera si elle construira elle-même le chemin de fer ou si elle constituera, à cet effet, une société distincte. La compagnie sera internationale, mais avec une forte majorité de capitaux belges.

Voilà la nouvelle, dans ses grandes lignes. Elle ne manquera pas de réjouir, en Belgique, le monde des affaires qui, il y a quelques mois, avait exprimé ses regrets de voir cette même entreprise concédée à un syndicat anglais. On sait que depuis lors, et à la suite de difficultés survenues à propos de la rédaction du contrat définitif, l'État du Congo a été forcé de mettre fin aux négociations, et qu'à la suite de cette renonciation, le syndicat anglais s'est dissous.

(1) Voir, aux *Annexes*, les statuts de la Compagnie et la liste des actionnaires.

Immédiatement, l'affaire a été reprise à Bruxelles, grâce à l'initiative et à l'activité de quelques-uns. Les circonstances, du reste, avaient heureusement préparé le terrain. On se souvient, en effet, de l'étude de la question du Congo, qui a été sérieusement poursuivie, l'hiver dernier, à la Société belge des ingénieurs et industriels, au local de la Bourse. Une suite de conférences y ont été données par quelques-uns de nos compatriotes qui ont joué dans l'œuvre du Congo un rôle prépondérant : — MM. Thys, Valcke, Vande Velde, Coquilhat, Monet, Allart, etc.

Tout récemment, dans un rapport substantiel, extrêmement intéressant, signé de M. Auguste de Laveleye, président du Comité d'études, et de M. l'ingénieur J. Dery, secrétaire, la Société a présenté un résumé de l'état actuel de l'étude de la question au Congo au point de vue du commerce et de l'industrie belges. Précisément la construction du chemin de fer constituait la conclusion pratique du travail.

« Pour que le haut Congo, dit le rapport, puisse répondre à ses promesses, pour qu'il puisse devenir effectivement une de ces belles colonies dont l'exploitation joue un rôle prépondérant dans l'industrie et le commerce du pays avec lequel elles ont le plus d'intérêts communs, il n'y a qu'un moyen efficace : c'est l'*établissement d'un chemin de fer* permettant d'amener, sans un fret exagéré, les riches produits de l'intérieur des terres au port d'embarquement.

« La création d'un chemin de fer est donc indispensable. Ce chemin de fer possédera-t-il un trafic assez développé pour assurer une juste rémunération au capital nécessaire à son établissement? Nous n'hésitons pas à répondre à cette question d'une manière affirmative... (1) »

Pour s'exprimer avec cette assurance, le rapport de MM. de Laveleye et Dery — est-il besoin de le dire? — s'appuyait sur les conclusions des explorateurs.

**Stanley** d'abord :

« Parmi les 325 millions d'habitants que compte l'Europe, — dit-il en terminant son ouvrage, — il ne manquera pas d'hommes assez intelligents pour se laisser convaincre par l'Évangile de commerce, d'initiative, d'activité que

(1) *Société belge des ingénieurs et industriels. — Rapport du comité d'études sur la question du Congo.* 1 brochure de 40 p. avec 1 carte. Bruxelles, 1886. Nous avons fait à ce travail plusieurs emprunts.

constitue ce chapitre. Je suis encouragé à le croire par l'empressement avec lequel on commence à accueillir les idées émises depuis quelques années au sujet du continent mystérieux. Il y a là des richesses énormes qui attendent le *chemin de fer* destiné à les recueillir. J'en avertis le commerce et suis persuadé que l'avertissement ne sera pas perdu. »

Et **Cameron** :

« Par ses affluents, le Congo permettrait à nos marchands et à nos missionnaires de pénétrer dans la plus grande partie des régions actuellement inconnues de l'Afrique... L'embouchure de cette énorme rivière n'est sous la domination d'aucune puissance européenne... Pourquoi laisser dans l'abandon un pareil chemin, qui nous mènerait en des contrées d'une richesse infinie?... Nous en avons dit suffisamment pour démontrer qu'il y a au centre de l'Afrique des richesses incalculables. Que les gens qui cherchent un emploi à leurs capitaux inactifs se réunissent pour ouvrir le pays au commerce... La première chose à faire serait d'établir des *voies de communication*. »

Et M. le lieutenant **Wissmann** :

« J'ai la ferme conviction qu'avec le *chemin de fer*, la vitalité des États du Congo est pleinement assurée. »

Et M. le lieutenant **von François** :

« Le profit à retirer pour le commerce de cette région sera immense, aussitôt que les communications par *chemin de fer* seront établies entre le bas et le haut Congo. On peut affirmer avec certitude que cette région commerciale de premier ordre enrichira dans peu d'années les marchés d'une foule de produits. »

Et M. le lieutenant **Mueller** :

« J'ai la conviction absolue que le jour où *des moyens de communication* seront créés, ces régions deviendront une grande source de richesses et prendront un grand développement commercial. »

Et M. le lieutenant **Valcke** :

« Nous connaissons une voie. J'ai mesuré les obstacles qu'elle présente, et la conclusion à laquelle j'arrive c'est que, quelle que soit leur importance, l'établissement d'*un che-*

*min de fer* s'impose. Aucun de ces obstacles n'est de nature à créer une difficulté sérieuse. L'entreprise est très faisable et promet d'être rémunératrice. »

Et M. **de Brazza** :

« L'avenir du bassin du Congo, considéré d'une façon tout à fait générale, dépend en partie des *voies de communication* à créer. Dans les obscurités actuelles de la question, je ne sais ni où, ni quand, ni comment ces voies seront établies. Mais je puis affirmer qu'elles le seront quelque jour. »

Et M. **Grenfell** :

« Si l'on avait vu comme moi 5,000 kilomètres du magnifique cours d'eau et reconnu ses immenses richesses, un *chemin de fer* serait bien vite construit. Le Kassaï aura probablement une valeur plus immédiate que le reste du réseau ; il y a là une voie ouverte à un commerce très actif, à un commerce qui, sans aucun doute, offrira une récolte comme l'Europe n'en saurait espérer de plus belle. »

Après des affirmations aussi catégoriques, émanant d'hommes aussi compétents, il est évident que la construction du chemin de fer du Congo n'est qu'une affaire de temps. D'ici à un an, un an et demi, nous aurons, grâce à la nouvelle compagnie qui vient de se fonder à Bruxelles, une étude complète et définitive sur la question.

En attendant, dans les chapitres qui suivent, nous allons essayer de décrire la contrée que la future voie traversera, les difficultés que sa construction aura à vaincre, le magnifique réseau fluvial qu'elle est appelée à relier à l'océan, enfin l'avenir qui attend l'entreprise.

---

# CHAPITRE II

## LE BAS CONGO.

Quelques mots, d'abord, du bas Congo, c'est-à-dire de la partie navigable du fleuve qui s'étend entre Banana et Matadi. Elle est trop connue pour que nous nous y arrêtions longtemps.

### *Banana.*

La crique de Banana constitue un port accessible aux navires dont le tirant d'eau ne dépasse pas 9 mètres. L'amplitude de la marée est de 1$^{m}$80. Les mouillages se font dans les meilleures conditions. Les bateaux, les chaloupes, les allèges des factoreries, ceux de l'État indépendant, les navires de guerre des diverses escadres de l'Atlantique et des voiliers marchands y stationnent continuellement.

Moyennant certaines améliorations qu'il serait utile d'y ajouter, tels que quelques travaux de dragage, des quais sur une longueur de 3 kilomètres, un phare, des bouées indiquant la passe, il deviendrait un port de premier ordre. Il présente pour l'instant le plus beau port depuis le Niger jusqu'au Cap; par sa situation à l'entrée du Congo, il est appelé à un grand avenir.

Des habitations en briques et en bois pour les Européens et pour les travailleurs noirs, pour les magasins et les ateliers, y ont été construites par les négociants hollandais, français, anglais, portugais, et par l'État indépendant, qui y a établi son service des postes et celui des douanes. Dernièrement, la maison hollandaise a fait bâtir un hôtel pour les voyageurs, dans lequel, moyennant 9 francs par jour, ils auront logement et nourriture. Ses installations ne laissent rien à désirer au point de vue du confort.

La maison hollandaise, dont le siège social est à Rotterdam, est, sans contredit, la plus importante. Sa fondation remonte à 1869. Elle couvre un territoire d'une étendue de

700 arpents; elle a, comme personnel, à Banana 30 blancs et 800 noirs; elle possède 40 succursales dans la rivière.

Vient ensuite : 2° la maison française Daumas-Béraud et Cie, qui est la plus ancienne; elle a été fondée en 1855. Son siège social est à Paris; elle a, comme personnel, 8 blancs et 100 noirs environ; elle possède 15 succursales sur la rivière;

3° La maison anglaise « British Congo C° », dont le siège social est à Manchester, compte un personnel de 6 blancs et 50 noirs. Elle a 12 succursales sur la rivière;

4° La maison Valle et Azevedo, dont le siège social est à Lisbonne; elle possède environ 20 succursales.

Tous ces établissements ont des embarcations à vapeur et des voiliers qui desservent leurs différentes succursales. La maison hollandaise a quatre bateaux à vapeur; la maison française, la « British Congo C° » et la maison Hatton et Cokson, chacune un; et, enfin, l'État indépendant quatre, savoir : le *Héron*, jaugeant 114 tonneaux, la *Belgique*, 30, l'*Espérance* et le *Prince Baudouin*, chacun 8.

C'est à Banana que le voyageur abandonne le vapeur qui l'a amené d'Europe, pour prendre le steamer de l'État et remonter le fleuve, soit jusqu'à Boma, le port intérieur, soit jusqu'à Matadi, tête de ligne de la route terrestre vers le Stanley-Pool.

## *Boma.*

BOMA est actuellement le centre principal du commerce du bas Congo et le siège d'importantes factoreries. Des warfs permettent aux plus grands navires d'y aborder. L'État a fait construire à Boma une jetée en fer fournie par les ateliers Rolin, de Braine-le-Comte, munie de grues puissantes, ainsi qu'un chemin de fer à petite section, livré par M. Legrand, de Mons. Si Boma possédait un phare, si l'on y érigeait des quais et si l'on y exécutait certains travaux de dragage, peu importants du reste, on en ferait très facilement et à très peu de frais un port intérieur de tout premier ordre.

A Boma, le Congo, qui, un peu avant, à Fetiche-Rock, s'est resserré jusqu'à 1,500 mètres et a traversé quelques passes difficiles, obstruées par des bancs de sable, reprend sa majestueuse largeur de 4 à 5 kilomètres; sa profondeur est

de 6 à 20 mètres (1); la marée n'atteint plus que 6 à 7 centimètres.

La rade est superbe, d'une largeur d'un kilomètre et d'une profondeur variant de 6 à 20 mètres. Il y a déjà actuellement un développement de quais de 1,700 mètres, de la rivière des Crocodiles, à l'ouest, jusqu'au pied de la colline des Missionnaires, à l'est.

Les installations de l'État se divisent en Boma-rive et en Boma-plateau. A Boma-rive se trouve l'ancienne maison à étage et ses dépendances, construite par M. Gillis. Le service topographique, dirigé par M. le capitaine Jungers, y est installé.

A Boma-plateau, il y a, outre le sanitarium construit par M. le docteur Allart, toutes les grandes maisons en bois qui proviennent de Vivi et qu'occupent M. l'administrateur général Janssen, MM. Destrain et Avaert, ses secrétaires, le lieutenant Valcke, administrateur des travaux publics et des transports, M. le major Parminter, administrateur des finances, le chef de la station, le lieutenant Roget, chef de la force armée, et le personnel de la comptabilité, de la poste et de la douane. Les deux centres doivent être, actuellement, reliés par un chemin de fer Decauville, ainsi que par le téléphone.

L'État entretient, pour l'alimentation de son personnel, deux jardins, qui sont florissants. Toute espèce de légumes d'Europe et d'Afrique y viennent magnifiquement. Il possède également un troupeau de bétail.

Boma est le centre du commerce du bas fleuve. On y trouve des factoreries hollandaises, françaises, anglaises et portugaises. A peu de distance, en aval, est située l'île de Matebba, où M. de Roubaix, d'Anvers, a un établissement dirigé par 9 agents blancs.

### *Navigabilité du fleuve.*

Le bas Congo, dont la largeur varie dans de fortes proportions, — de 1,500 mètres à 10 kilomètres, — présente en certains points de son cours inférieur une navigation assez difficile.

(1) Rappelons ici, comme points de comparaison, que l'Escaut devant Anvers mesure de 335 à 550 mètres de largeur et de 4m50 à 8m40 de profondeur, suivant les endroits et l'heure de la marée.

En quittant Banana, le fleuve mesure 5,000 mètres de largeur; sa profondeur, qui n'est jamais inférieure à 20 mètres, en atteint parfois 270; son courant est de 5 nœuds à l'heure.

Les navires du plus fort tonnage peuvent arriver, sans la moindre difficulté, jusqu'à Ponta da Lenha, situé à 50 kilomètres de l'embouchure.

Au delà de Ponta da Lenha, de nombreuses îles obstruent le fleuve et rétrécissent son lit. La navigation devient plus incertaine à cause de bancs de sable qui se forment et se déplacent suivant les saisons. Pour supprimer tout danger, il suffit de déterminer exactement où se trouvent les bas-fonds. Une reconnaissance sérieuse du fleuve permettra de rechercher les passes favorables et de les indiquer à l'aide de balises et de bouées. L'exemple de l'Escaut, assez connu, prouve que les moyens ne manquent pas pour vaincre les difficultés de ce genre. Du reste, maintenant déjà, la connaissance du fleuve est suffisante pour que les navires de mer puissent atteindre Boma et dépasser même ce point. L'accord intervenu entre l' « Empreza Nacionale » et l'État indépendant du Congo — accord par lequel la ligne portugaise s'était engagée à envoyer un bateau-transport jusqu'à Boma et même au delà — prouve jusqu'à l'évidence que les propriétaires de cette ligne de navigation considèrent la traversée de cette partie du fleuve comme ne présentant aucun danger réel. Les steamers belges de la ligne Walford et Cie d'Anvers, qui relient toutes les six semaines Anvers au Congo, vont également jusqu'à Boma.

Au delà de la future métropole commerciale du Congo, le fleuve laisse entrevoir quelques récifs; la vitesse du courant augmente et la navigation présente de plus grandes difficultés. Les navires possédant une vitesse suffisante peuvent, néanmoins, le remonter facilement jusque Matadi. Ce point est situé à peu près en face de Vivi; il offre un bon mouillage et est appelé par cela même à prendre, par la suite, une grande importance.

Au delà de Matadi, la navigation n'est plus guère possible que jusqu'à Vivi, et encore pour des vapeurs de petit tonnage, d'une grande vitesse et à faible tirant d'eau.

A quelques kilomètres de Vivi, on entre dans la région des cataractes. La première, celle d'Yellala, arrête toute navigation.

Voici le tableau des distances et de la durée du trajet, par steamer marchant à raison de 9 nœuds à l'heure :

| | | | |
|---|---|---|---|
| De Banana à Ponta da Lenha . | 50 kilomètres en | 3 h. | 30 |
| De Ponta da Lenha à Boma . . | 45 — | 3 | 30 |
| De Boma à Mossouko. . . . | 50 — | 4 | 00 |
| De Mossouko à Noki . . . . | 20 — | 2 | 00 |
| De Noki à Matadi. . . . . | 15 — | 1 | 00 |
| Total. . . | 180 kilomètres en | 14 h. | |

Depuis que Vivi, sur la rive droite, a été abandonné, c'est Matadi, sur la rive gauche, qui est devenu la tête de ligne des transports vers Léopoldville. Il est probable que ce sera de ce point, ou d'un autre situé dans les environs, que partira le chemin de fer projeté.

Au point de vue technique, on voit, par les renseignements qui précèdent, que fort peu de travaux d'art sont nécessaires pour établir différents ports le long du bas Congo. La profondeur d'eau est suffisante pour trouver de bons mouillages, et les rades se présentent en quelque sorte d'elles-mêmes. On devra certainement, ici comme partout où l'homme veut établir son empire sur la nature, améliorer les moyens que celle-ci a mis gratuitement à notre disposition ; mais s'il y a des difficultés à vaincre, elles sont relativement peu importantes et, du reste, aucune raison n'oblige à commencer ces travaux immédiatement.

## CHAPITRE III

### LES CHUTES LIVINGSTONE ET LES PROJETS DE CHEMIN DE FER.

A Yellala, avons-nous dit, commence la région des cataractes, région sauvage, qui, jusque dans ces dernières années, était restée complètement inconnue. C'est Stanley qui, le premier, la traversa de l'est à l'ouest en 1877 et c'est lui encore qui, trois ans plus tard, la remonta le premier, de l'ouest à l'est, à la tête de l'expédition du *Comité d'études du haut Congo*.

Pour se faire une idée d'ensemble du fleuve dans cette partie de son cours, que l'on se représente un gigantesque escalier, zigzaguant au fond d'un précipice aux parois élevées et dont les 32 marches, d'inégale hauteur et d'inégale largeur, sont formées par des blocs de toutes formes et de toutes dimensions. Sur cette construction cyclopéenne — qui s'étend le long de 280 kilomètres, avec une pente dont la différence de niveau est de 260 mètres — roule, par places, avec une vertigineuse rapidité et des profondeurs insondables, un fleuve géant qui, à certains endroits, mesure 2,000 à 3,000 mètres de largeur, pour se resserrer, à d'autres, jusqu'à 300 à 400 mètres et qui, à l'époque des crues, débite, par seconde, 800,000 mètres cubes d'eau!

Voilà ce qu'on appelle les 32 chutes ou rapides de Livingstone; voilà l'obstacle qui, jusqu'en 1881, a arrêté toutes les explorations qui, de ce côté, ont tenté de pénétrer dans l'intérieur; voilà la barrière qu'il s'agit, aujourd'hui, de contourner par un chemin de fer, pour atteindre les plaines fertiles du haut plateau de l'Afrique centrale.

Deux projets de tracé ont été mis en avant.

Le premier, celui de Stanley, ayant Vivi pour tête de ligne, comprend deux tronçons mesurant ensemble 175 kilomètres, et reliés entre eux par un bief navigable, entre Isanghila Manyanga.

Le voyageur prendrait le train à Vivi, à Songata, à Ikongoula ou à quelque autre port voisin sur la rive droite, et suivrait celle-ci jusqu'à Isanghila. Là, il trouverait un bateau à vapeur, qui remonterait le fleuve sur la section navigable et longue de 130 kilomètres, qui s'étend jusqu'à Manyanga, débarquerait sur la vive gauche, où il suivrait le second tronçon de la ligne qui le conduirait à Léopoldville.

Si ce projet devait être adopté, le chemin de fer à construire serait moins long que la section de la ligne du Luxembourg entre Bruxelles et Arlon (192 kilomètres).

Le second projet part de la rive opposée, aux environs de Matadi, et va directement à Léopoldville, sans transbordement. Il présente une longueur totale de 280 kilomètres, ce qui est de 30 kilomètres moindre que la ligne de Bruxelles-Paris (310 kilomètres).

Ce second projet aurait sur le premier les avantages multiples et considérables de pouvoir opérer ses transports sans rompre charge à Isanghila d'abord, à Manyanga ensuite, de traverser des plateaux populeux, enfin, de se rapprocher de la route pédestre des caravanes de l'intérieur vers la côte d'Ambriz.

Les éléments d'appréciation manquent encore pour pouvoir se prononcer sur la valeur respective de ces deux projets et sur le tracé de la ligne qui sera la plus facile à construire et la plus économique à exploiter. La question ne pourra être résolue qu'après des études complètes et sérieuses. Disons cependant que la plupart des explorateurs qui ont parcouru les deux rives assurent que la rive sud serait moins défavorable à la création de la voie ferrée que la rive nord et, d'un autre côté, il n'est pas douteux que Matadi conviendrait beaucoup mieux comme point de départ que Vivi. L'expédition qui va partir sera chargée de résoudre définitivement la question.

Quant au coût de la voie, les études ne sont pas encore assez avancées pour que l'on puisse considérer comme sérieux les chiffres approximatifs qui ont été mis en avant par quelques voyageurs. L'expédition composée d'hommes compétents qui va être envoyée sur le terrain par la Compagnie du Congo, nous fixera définitivement sur ce point important.

Comme il paraît probable que la préférence, pour le traéc

de la voie, sera donnée à la rive sud, nous allons, pour donner au lecteur une idée du pays, résumer une conférence de M. le lieutenant du génie Valcke, qui connaît la route, d'abord, pour l'avoir créée avec Stanley, ensuite, pour l'avoir parcourue nombre de fois et, enfin, pour y avoir dirigé le transport du steamer *le Stanley* (1).

(1) On trouvera le texte entier de cette conférence dans le recueil de *Conférences sur le Congo* données à la Société belge des ingénieurs et industriels.

# CHAPITRE IV

## DE MATADI A LÉOPOLDVILLE LE LONG DE LA RIVE SUD.

En quittant Matadi, on arrive à la rivière Mpozo. C'est un torrent qui paraît sans importance à son confluent avec le Congo, mais, à l'intérieur, c'est une rivière de 3 à 4 mètres de profondeur et d'environ 70 mètres de largeur. C'est le premier obstacle de la rive gauche.

Après avoir traversé cette rivière, nous avons à gravir le massif de Pallabala. De Matadi, la route est assez facile. On arrive à une altitude de 600 mètres au-dessus de la mer. A cette hauteur se trouve une communauté prospère établie par la mission baptiste, près des grands villages de Pallabala.

Nous descendons dans la vallée de la Loufou, vallée assez large, très marécageuse, puis, par une montée assez brusque, nous arrivons au Marché de Congo-da Lamba. La caractéristique de la rive sud consiste en ce que les vallées sont beaucoup plus larges et les rivières beaucoup plus considérables que sur la rive nord. Nous arrivons à Banza Manteka, district peuplé par une tribu essentiellement agricole. Là se trouvent deux établissements européens, l'un aux missionnaires, l'autre à l'Association internationale.

Après avoir traversé le Kouilou, rivière très encaissée, le sol se relève graduellement et forme de très beaux plateaux. Les grands accidents de terrain au Congo s'élèvent vers l'intérieur par des gradins successifs, dont le premier est généralement élevé de 180 mètres au-dessus du fleuve. Ici, le premier gradin n'a pas plus de 7 ou 8 mètres d'altitude, et c'est ce qui nous a permis de trouver une voie presque plane. Nous n'avons eu guère de travail à faire pour pouvoir y passer.

Nous arrivons ainsi à la station de Loukoungou. La vallée dans laquelle se trouve la station est large de 5 à 7 kilomètres. Elle est très fertile et assez bien peuplée.

En quittant la station, nous voyons se dresser devant nous le massif des monts Ndounga. Ce plateau, le plus élevé du pays, est crevassé par le lit de la Ngakou, petit torrent coulant dans un lit terriblement encaissé près de son embouchure. Il est large de 9 à 11 kilomètres, sillonné de sources, très fertile. Le massif

est occupé par une série de villages très populeux. C'est ici que nous recrutons généralement les porteurs qui font le service jusqu'à Vivi.

Le pays devient ondulé. Au pied même du Bidi, nous voyons des collines d'argile rouge assez nues et stériles, des vallées envahies par une végétation abondante, de grandes plantations qui nourrissent de nombreux villages. Plus loin se dessine une succession de larges plateaux, où des bouquets d'un vert sombre nous signalent les villages abrités sous les couronnes de *safos* séculaires.

Nous traversons la Mpioka, rivière assez importante pour offrir un obstacle sérieux à nos transports pendant la saison des pluies. Ce pays subit des transformations continuelles. De tous les côtés, on rencontre des précipices profonds, formés par l'effondrement de parties de montagnes rouges. Ces précipices ont souvent de 50 à 60 mètres de profondeur. Ils sont à pic. De la Mpioka à Vounda, sur 12 à 15 kilomètres de terrain, on côtoie une vingtaine de ces éboulements.

De Vounda à Loutété, la route est excellente. On monte par une pente douce sur un plateau dont les plantations attestent la fertilité. La route se rapproche du fleuve. Centre très populeux.

De Loutété à Ngoma, la distance est d'environ 20 kilomètres. La route traverse trois vallées : celle de la Vousi, profonde de 45 mètres; celle de Makwekwe, à pente très douce, et celle de la Moulwas, encaissée de 30 mètres. Le Ngoma, torrent peu important, coule dans une petite dépression du plateau. A partir d'ici, le pays redevient désert.

A partir de Ndounga, nous rencontrons une chose que nous n'avions pas encore vue : des marchés importants à jour fixe, où se réunit la population de tous les environs. Ces marchés sont connus à une grande distance. Ce sont des réunions nombreuses, dans lesquelles règne un ordre parfait. Ceci ne vous étonnera plus quand je vous aurai dit que la moindre offense sur un marché est punie de la peine de mort.

Ces marchés se tiennent tous les quatre ou huit jours. Il se vend là les articles les plus divers, depuis les produits du sol jusqu'aux poteries d'Europe, qui se transportent dans les régions les plus reculées du Congo.

Nous traversons la Lounzadi, rivière à courant rapide, d'une trentaine de mètres et profonde de 1m50. Devant nous se trouve le district de Mbimbi, sur un massif de 180 à 300 mètres d'altitude. Les villages deviennent de plus en plus rares. De Mbimb à Nsello, sur 15 kilomètres, nous traversons un seul misérable village et une petite rivière.

Nsello se trouve sur l'Inkissi, le plus grand des affluents du Congo dans la région des cataractes. Cette rivière, large d'envi-

ron 100 mètres, profonde de 2 aux basses eaux avec un courant de 3 nœuds, est coupée par des chutes continuelles. Elle est fortement encaissée (90 mètres environ) entre deux berges très boisées.

Enfin, nous traversons la Mpalanga, la Loufou, deux des nombreuses rivières qui sillonnent le pays, et nous arrivons à la montagne d'Iyombi, haute de 350 mètres et très boisée. C'est la dernière barrière qui nous sépare de Léopoldville.

La partie que je viens de vous décrire sous le nom de région des cataractes est celle qui se trouve dans le voisinage immédiat du fleuve, celle qui a été le plus délavée, celle qui est donc la plus stérile.

Si nous nous éloignons de quelques milles du fleuve, nous ne trouvons plus de ces roches nues, nous trouvons une terre végétale profonde et fertile dont j'aurai l'occasion peut-être de vous exposer les produits. Bien peu de voyageurs connaissent cette circonstance, parce que leurs fonctions les appelant à un poste fixe, ils étaient obligés de traverser le pays en suivant un sentier battu. Mes travaux spéciaux m'ont obligé à m'éloigner de cette voie, et c'est ainsi que j'ai appris à connaître le restant du pays, qui est loin d'offrir le même caractère de stérilité que les territoires qui avoisinent le fleuve.

En résumé, les obstacles qui se dressent le long de la rive sud, entre Matadi et Léopoldville, sont les suivants : le Mpozo ; le massif de Pallabala, 600 mètres ; la vallée de la Loufou, 500 mètres ; le massif rocheux de Congo da Lemba ; la Luniongo, la Louima, le Kouilou, la Loukoungou, coulant toutes au fond d'assez larges vallées, profondes d'environ 300 mètres ; le massif de Ndounga, 350 mètres ; celui de Mbimbi, 250 à 300 ; la crevasse de l'Inkissi et le massif d'Iyombi, 350 mètres.

J'en viens maintenant à la conclusion :

*Aucun de ces obstacles n'est de nature à créer une difficulté sérieuse. Si même on ne parvient pas à découvrir une voie meilleure — ce qui est inadmissible, puisque celle-ci est constituée par les sentiers de négoce conduisant d'un village à l'autre — même dans ce cas, l'entreprise est très faisable et promet d'être rémunératrice.*

---

## CHAPITRE V

### LES DIFFICULTÉS DE LA ROUTE.

Tel est le pays que la voie projetée aurait à traverser, dans l'hypothèse où elle suivrait la rive sud. Il y a des pentes abruptes à gravir, de larges vallées à franchir.

Nous venons de voir l'avis du jeune et vaillant officier du génie, qui en est à sa sixième année de séjour dans le bas Congo, de celui que Stanley, au début de l'entreprise, appelait son « bras droit ». Tandis que quelques voyageurs qui ont émis sur le projet de chemin de fer un avis défavorable se contentaient d'aller à Léopoldville et d'en revenir, en hamac, le long du fleuve, par la route ordinaire des caravanes, il parcourait, lui, le pays, des années durant, à pied, en tous sens et en toute saison.

Entre son avis, appuyé sur des connaissances techniques, et celui des touristes en question, il ne nous paraît pas qu'il y ait à hésiter.

« A notre époque — dit aussi M. l'ingénieur Petit-Bois, qui a commencé l'étude du tracé entre Vivi et Isanghila — et lorsqu'il s'agit de chemins de fer, le mot *irréalisabilité* est un bien long mot! Peut-être même n'est-il pas français.

« Connaissez-vous la ligne des Plateaux de Herve?... Lorsqu'il s'est agi de la construire, a-t-on dit que cela était impossible? Or, les lignes du Congo ne présenteront qu'en bien peu de points des difficultés comparables à celles que l'on a rencontrées entre Vaux-sous-Chèvremont et Bryne, d'une part, entre Battice et Verviers, d'autre part. »

M. le Dr Oscar Lenz a exprimé à peu près la même opinion dans une lettre adressée à l'Institut de Gotha : « *Les difficultés techniques sont naturellement faciles à surmonter*, mais il faudra une quantité extraordinaire de ponts et viaducs, qui devront être construits en fer et en pierre. »

D'autre part, encore, il y a à noter que l'itinéraire suivi habituellement par les agents de l'État, le long de la rive

sud, entre Matadi et Léopoldville, ne s'écarte guère des bords du fleuve. Comme le fait remarquer M. le lieutenant Valcke, c'est la partie non seulement la plus accidentée, mais aussi la plus stérile et la moins peuplée. Que l'on s'éloigne davantage de la faille, au fond de laquelle roule et mugit le fleuve, que l'on gagne les plateaux situés plus au sud, plus vers la ligne de faîte qui sépare les petits affluents de gauche du Congo, des petits affluents de gauche du Koango, et il est probable que l'on trouvera des vallées moins larges, un terrain plus uni.

C'est, du reste, ce que MM. Hakansson et le docteur von Schwerin ont vérifié dans une exploration de la rivière Inkissi, qui, en quelques étapes, a mené les voyageurs sur les hauts, fertiles et populeux plateaux de la rive sud.

Mais en admettant même que l'expédition technique qui va partir pour aller explorer à fond toute la région ne trouve pas d'itinéraire plus praticable que celui décrit par M. Valcke, faut-il s'effrayer des difficultés que l'on rencontrera?

Ce serait faire injure au génie humain, à l'art de l'ingénieur, auquel ce siècle doit tant de constructions grandioses et hardies.

Que sera-ce donc que ce petit chemin de fer de montagne, à peine long comme la section qui relie Bruxelles à Paris, à côté des ponts de Brooklyn et de la Forth?... à côté des merveilles du Gothard et du Transpacifique?

Bien mieux. Il y a dans les régions intertropicales de l'Amérique une autre merveille du même genre, une autre voie de montagne, peu visitée, car les touristes européens au Mexique sont rares : c'est le chemin de fer de Vera-Cruz à Mexico.

En présence de la question qui nous occupe, il n'est pas sans intérêt de nous arrêter un instant sur cette œuvre étonnante et de relire le chapitre que M. Jules Leclercq lui a consacré dans son intéressant *Voyage au Mexique*.

---

# CHAPITRE VI.

## LE CHEMIN DE FER DE VERA-CRUZ A MEXICO.

La ligne mesure 280 kilomètres, — ce qui est précisément la ongueur du chemin de fer projeté le long de la rive méridionale du Congo. Elle part du port de la Vera-Cruz, sur le golfe du Mexique, et s'élève, à travers la Cordillère, jusqu'au plateau d'Anahuac, où se trouve, à 2,277 mètres d'altitude, la ville de Mexico. Le point le plus élevé de la ligne se trouve entre Apizaco et Huamantla, à 2,550 mètres au-dessus de la mer. Entre deux stations consécutives, Maltrata et Boca del Monte, distantes de moins de 40 kilomètres, la différence de niveau est de 800 mètres.

Qu'est-ce, à côté de ces chiffres formidables, la petite rampe de 260 mètres de différence qu'il s'agit de gravir entre Matadi et le Stanley-Pool?

En deux heures, la ligne de la Vera-Cruz monte des tropiques à la Sibérie.

« Pour opérer ce miracle, dit M. Jules Leclercq, elle franchit vallées et barrancas sur des viaducs aériens, elle escalade les pentes des montagnes, elle enlace leurs flancs, elle s'enfonce dans leur sein. Jamais chemin de fer ne rencontra tant d'obstacles... »

On en jugera par le passage suivant de la relation du voyageur; c'est la description de la fameuse descente de Boca del Monte à Maltrata :

« A Boca del Monte, situé à 2,415 mètres d'altitude, commencent les émotions de la route, les vallées, les gorges, les précipices, les rampes, les lacets, les courbes, les tunnels, les tranchées, les ponts aériens. Ce n'est plus une voie, c'est une série de *montagnes russes*, sur lesquelles s'engage une machine du système Fairlie, douée à la fois d'une force de traction suffisante pour gravir les pentes, et d'une force de résistance capable de modérer la vitesse des descentes.

« Suspendu aux flancs de montagnes plus hautes que les nuages, le train côtoie des abîmes vertigineux, des vallées si profondes que les villages y semblent des jouets d'enfants à peine perceptibles.

« Je me rappelle surtout le *Barranca del Infernillo*, le « Ravin de l'Enfer », où j'ai vu des voyageurs se signer et se

cacher la tête dans leurs *zarapes*. C'est une effroyable entaille entre deux montagnes; pas la moindre trace de végétation sur ces parois à pic, auxquelles on a osé accrocher des rails : rien que le roc nu, pelé, s'élançant dans les régions du vertige. Un ruisselet se précipite du haut d'une corniche dans de noires profondeurs où jamais ne pénètre un rayon de soleil. Au passage du train, de petites pierres se détachent des rochers et roulent dans l'*Infernillo*. Qu'une cheville ou une vis vienne à se déranger, et nous suivons le chemin de ces petites pierres !

« Le train court presque constamment sur des ponts jetés dans le vide ou dans des tunnels percés à travers des promontoires rocheux ; on éprouve un véritable soulagement quand, après tant d'horreurs, on voit s'ouvrir la haute vallée de Maltrata, où apparaissent les premiers bananiers. En levant les yeux, on voit planer à quelques mille mètres de hauteur les nuages d'où l'on vient de descendre. »

Les audaces, les travaux d'art, les difficultés vaincues, les émotions, se succèdent ainsi jusqu'à ce qu'on soit arrivé dans les terres chaudes de la zone maritime. M. Leclercq cite encore, sur le parcours entre Orizaba et Cordova, le passage de la *Barranca de Metlac* comme un des tours de force de cette ligne diabolique :

« Qu'on s'imagine, dit-il, une gorge s'ouvrant à pic ; sa profondeur est de 200 mètres, sa moindre largeur de 300 mètres ; ses parois sont aussi escarpées que les palissades de la rivière Hudson.

« Pour franchir cet énorme ravin, on eût pu construire un viaduc gigantesque d'un demi-kilomètre de longueur; mais on a reculé devant une construction si pleine de risques, et l'on a contourné la barranca au moyen d'une immense courbe. La voie court le long d'une des parois verticales, et lorsqu'elle atteint le point où le ravin se rétrécit, elle le franchit sur un pont de fer, offrant une courbe extrêmement rapide, et gagne la paroi opposée, où elle court parallèlement à celle qu'elle vient de quitter, mais en sens contraire : elle décrit ainsi un fer à cheval complet, bien autrement grand, bien autrement remarquable que le célèbre fer à cheval du chemin de fer de Pennsylvanie. »

Quant à la construction de ce chemin de fer, que l'on ne s'imagine pas que le climat des provinces qu'il traverse ait été pour elle favorable. Bien au contraire. D'abord, la voie part de la Vera-Cruz, surnommée la *ville des morts*, la patrie du *vomito*, le foyer originaire de la fièvre jaune. Nulle part, la terrible peste ne sévit avec plus d'intensité. Chaque année, au commencement d'avril, elle éclate ; il y a trois ans, 40 personnes mouraient journellement dans cette petite ville, à peine peuplée de 10,000 habitants.

Puis, entre Cordova et Vera-Cruz s'étendent les savanes des terres chaudes, régions aussi insalubres que fertiles, domaine perpétuel des fièvres intermittentes.

Dans certaines parties de la région montagneuse, ce n'est plus la chaleur qui vous accable, c'est le brouillard qui vous enveloppe, le froid glacial qui vous engourdit.

« La station d'Esperanza, dit M. Leclercq, est située au pied du volcan. Chaque fois que j'y ai passé, j'ai trouvé un froid intense et une brume si épaisse que du bout du train on ne pouvait apercevoir la locomotive. Le sous-chef de gare, un Français du Midi, grelottait dans cette Sibérie et aspirait à changer de climat, dût-il même être envoyé à Vera-Cruz! »

Tel est le pays à travers lequel a été construit l'un des chemins de fer les plus hardis qui aient été exécutés. Les difficultés de l'entreprise, mille fois plus effrayantes là qu'au Congo, ont-elles arrêté les constructeurs?

« Aujourd'hui, ajoute le voyageur, on parcourt les cent lieues qui séparent les deux villes en quatorze heures, sur le plus beau chemin de fer du monde, dans de confortables wagons. »

Le chemin de fer de Matadi à Léopoldville paraît un jeu d'enfant à côté de celui de Vera-Cruz à Mexico. Quant à son but et à son utilité, ils sont bien autrement grandioses. Ce ne sont pas quelques provinces, c'est un continent entier, un monde nouveau qu'il s'agit de relier au commerce et d'ouvrir à la civilisation.

## CHAPITRE VII

### LES OUVRIERS DU CHEMIN DE FER. — LA HOUILLE. LE CALCAIRE.

« Où trouvera-t-on les bras nécessaires à la construction de la ligne? »

Cette question n'est pas la moins intéressante. Il est assez difficile d'y répondre dès aujourd'hui, et cependant c'est un point qui aura une influence sérieuse sur le prix de revient de la voie.

En tout état de choses, il faudra d'abord un noyau d'Européens, entourés d'un groupe de travailleurs capables de montrer aux indigènes la besogne nouvelle que l'on réclamera d'eux.

Le groupe compact de travailleurs, le trouvera-t-on sur les lieux mêmes, dans le voisinage des chutes?

Certains émettent des doutes. M. le lieutenant Valcke, qui, mieux que personne, est à même d'apprécier la valeur du pays pour l'avoir pratiqué, a confiance.

Il compte sur les indigènes de la rive sud.

« Ces gens, dit M. le lieutenant Valcke, ont toujours été prêts au travail. Ils sont aujourd'hui devenus porteurs, parce que c'est le seul travail remunérateur qu'on leur ait offert. Ce métier a développé d'ailleurs parmi eux le goût des tissus, avec lesquels on les paye, et le jour où ils ne pourront plus faire le métier de porteurs, ils feront celui de terrassiers ou tout autre qui leur offrira des chances de gain.

« Quand j'ai transporté le *Stanley*, j'ai réussi à recruter à Loukoungou, en 15 jours, un millier d'hommes. Certes, ce ne fut pas sans peine. On n'obtient rien sans peine.

« Ces gens me suivirent en masse jusqu'à environ 30 milles de leur village. Ils restèrent à mon service un mois entier. Ils m'ont souvent créé des difficultés, c'était la première fois qu'ils travaillaient sous l'œil du blanc, il fallait de l'indulgence : ils en ont trouvé chez nous. Grâce à cela, le résultat fut obtenu. Il est cer-

tain qu'à l'avenir, lorsqu'on voudra des ouvriers, on les trouvera là. Il suffira de s'entendre avec eux, de leur montrer qu'ils ont quelque chose à gagner, de les traiter honnêtement. Ces gens ont des besoins à satisfaire. Ils nous sont acquis.

Ce n'est pas à Loukoungou seul que, lors du transport du *Stanley*, le long de la rive sud, le lieutenant trouva les indigènes prêts à le seconder dans sa difficile mission.

« En 1882, dit-il, je fondai la station de Loutété pour assurer le recrutement de nos porteurs au milieu des villages de Ngombi, Kandoke, Loufounzou, Kindounga, Kinangilwa, Kimbanza, Tounzou, Nzoundou, Nkoko, Jyenzi, Vounda, Kindemba, etc.

« Si je cite les noms de quelques-uns de ces villages, c'est pour prouver qu'il y en a beaucoup. En 1885, je réussis à y engager en un seul jour 800 jeunes gens, pour le transport du *Stanley*. Le plus âgé ne dépassait pas 23 ans. Le plus jeune avait 18 ans. Cela vous donne une idée de la population de cette région.

« Ce nombre considérable de travailleurs avait été recruté dans un rayon de 3 milles, autour du point où je me trouvais.

« Ces populations savent qu'il faut travailler pour vivre ; elles sont avides des produits manufacturés d'Europe, et c'est pour se les procurer qu'elles s'engagent chez nous comme porteurs, s'astreignant ainsi à un travail pénible, dans un pays où il leur suffit de gratter un peu le sol pour y trouver leur nourriture. »

Dans tous les cas, si, contre toute attente, la contrée que le chemin de fer doit traverser ne fournissait pas les bras nécessaires àl a construction, on pourrait toujours s'adresser aux indigènes des districts voisins, voire à ceux du haut Congo. Il y a aux environs de la station des Bangala une population de 100,000 hommes, parmi lesquels l'État du Congo a déjà réussi à engager des soldats et des travailleurs. Il y a de ces enrôlés Bangala, en ce moment, à Léopoldville et à Boma.

« Ces hommes, dit M. le lieutenant Van Kerckhoven, sont « forts, courageux, habitués aux travaux de terrassement, « auxquels ils sont fort habiles. On pourra trouver sans « peine parmi eux une partie des travailleurs nécessaires « pour la construction du chemin de fer. »

Enfin, si, à la dernière rigueur, la race noire se dérobait à ce travail que l'on attend d'elle, on pourrait toujours répéter ce qu'ont fait les entrepreneurs des chemins de fer transpacifiques et de l'isthme de Panama : s'adresser aux

coolies chinois, dont le courageux concours est assuré partout moyennant un salaire très modéré.

« Les principaux travaux de terrassement sur le chemin de fer Central, dit M. Simonin dans son livre : *A travers les États-Unis*, ont été faits par des Chinois, fort habiles en ce genre d'ouvrage. »

Et plus loin, lorsque l'auteur décrit la fête d'inauguration de la première ligne transpacifique :

« Deux escouades composées d'Irlandais, du côté des Unionistes, et de Chinois, du côté des Centraux, s'avancèrent en tenue correcte pour combler la dernière lacune de la voie. Dans les deux camps, c'était l'élite des travailleurs. Les Chinois, graves, silencieux, alertes, s'entr'aidant adroitement, furent l'objet de l'admiration générale. « Ils travaillent comme des prestidigitateurs, » dit un témoin oculaire; et pour qui a vu avec quel art opèrent les Chinois, même dans les plus petites choses, cette expression est des plus justes. »

Les Américains reconnaissent tous aujourd'hui que, sans l'introduction des Chinois, la construction du grand chemin de fer central américain, qui relie San-Francisco à New-York, eût été impossible.

Faudra-t-il encore recourir à la race jaune pour terminer le chemin de fer central africain?

Nous ne le pensons pas.

Dans l'Utah, le Nébraska et la Californie, la race rouge, hostile, s'est opposée à la construction ; aujourd'hui, devant la locomotive victorieuse, elle s'évanouit et disparaît.

Au contraire, à Matadi, à Loukoungou, à Loutété et à Léopoldville, on trouvera la race noire pacifique, et prête, moyennant salaire, à coopérer à la grande entreprise qui doit,. non l'anéantir, mais la régénérer.

L'extrait suivant d'une lettre de M. le baron von Schwerin, en mission au Congo pour le compte du gouvernement suédois, prouve que les espérances que l'on avait mises dans la coopération des Bangala à l'œuvre de régénération entreprise au Congo, n'ont pas tardé à se réaliser :

« Les résultats que l'on vient d'obtenir avec eux, écrit le voyageur au *Mouvement géographique*, sont tout simplement superbes, sans la moindre exagération. C'est une race belle,

forte, intelligente et brave. Elle s'offre en foule pour suivre, n'importe où, les blancs, dans lesquels elle a une confiance illimitée. L'empressement est tellement grand que l'on se voit forcé, pour le moment, de refuser des centaines d'enrôlements. C'est un triomphe complet, bien fait pour réjouir tous les partisans de l'œuvre africaine. MM. Coquilhat et Van Kerckhoven peuvent être fiers des résultats qu'ils ont été les premiers à provoquer et à obtenir. Ils ont bien réussi. On en a fini, maintenant, avec les soldats haoussa, zanzibarites, cafres et autres, chèrement enrôlés au loin. Vivent les Bangala! L'État a trouvé des soldats sur son propre territoire et de rudes gaillards, je vous assure. Je les ai vus à l'œuvre : ils sont magnifiques, en tout. Ce sont les seuls indigènes qui savent épauler un fusil à la manière européenne; tous les autres prennent des positions impossibles en voulant tirer. Au surplus, ils sont aptes à bien des choses. Ainsi, mon « boy » est un jeune Bangala; il me sert à merveille, et est intelligent comme une soubrette du temps de Louis XV. »

Tous les rapports émanant d'agents qui ont vu les nouveaux engagés bangala à l'œuvre sont unanimes à déclarer leur aptitude au travail, leur bonne volonté et leur vaillance. Reste la question de discipline. Ce sera l'œuvre des années. Déjà environ deux cents sont enrolés et travaillent aux plantations d'Iboko, de Léopoldville et de Boma, en même temps qu'ils s'exercent au maniement des armes à feu.

## *La houille.*

Le Congo fournira-t-il un jour de la houille pour les besoins des machines des steamers de sa flottille et des locomotives de ses voies ferrées?

Il n'est pas possible encore de répondre affirmativement à cette intéressante question. Jusqu'à présent, les steamers du haut Congo brûlent du bois et il est à supposer que c'est du bois aussi que brûleront les premières locomotives de la ligne des chutes, à moins qu'il n'ait été reconnu que l'établissement d'un dépôt de charbon à Matadi soit préférable et plus économique.

En attendant, tout ce que l'on peut dire, c'est qu'on a déjà constaté en différentes régions de l'Afrique centrale la présence de la houille.

Le Zambèse traverse un bassin houiller immense Dans tous les endroits où se trouve le grès gris de Tété, on trouve la houille à l'étage supérieur. En aval de la cataracte de Victoria, elle se rencontre en filons abondants dans les berges rocheuses des nom-

breux affluents du cours moyen et inférieur et particulièrement du Lofoubou et de la Losito.

L'espace compris entre Zoumbo et Lopata renferme une houillère dont la largeur est au moins de deux degrés et demi de latitude (1).

« L'objet le plus important des environs de Tété, dit Livingstone, à peu près le seul qui soit intéressant, est la houille que l'on rencontre au nord du village, à une distance de quelques milles. Elle y apparaît dans les berges rocheuses des ruisseaux qui alimentent le Révouboué.

« Les veines ont une puissance de quatre à cinq pieds ; nous en avons trouvé une de vingt-cinq pieds d'épaisseur. Prise à la surface, cette houille contient beaucoup de schiste ; mais ayant sondé horizontalement, à une profondeur de huit à dix yards, nous avons obtenu un charbon meilleur, et qui a produit de bons résultats pour le chauffage du steamer *Ma-Robert*... Mais aussi longtemps que durera l'esclavage, on ne l'exploitera pas. Ces richesses ne profiteront qu'aux générations futures (2). »

Lorsque le *Pioneer* remonta le Chiré pour la première fois, des fragments de houille furent mis sous les yeux d'un groupe d'indigènes, composé de membres de beaucoup de tribus : tous les reconnurent sans hésiter pour du *makala*, c'est-à-dire pour du charbon.

Plusieurs voyageurs ont signalé la présence de la houille dans le fleuve Rovouma, qui a sa source à l'est du lac Nyanza et débouche à la côte orientale, au sud de Zanzibar.

« Quand on a remonté la rivière, dit Livingstone (3), sur un espace d'environ 60 milles, on trouve à la surface du sol, au pied des pentes qui surgissent des plateaux, de nombreuses pièces de bois silicifiées. C'est en Afrique l'indice certain de la houille. »

Et plus loin :

« Les morceaux de houille sont tout à fait communs dans le sable du Loendi (une des branches de la Rovouma). »

Depuis lors, M. Angely, ingénieur français au service du sultan de Zanzibar, a exploré le pays et reconnu l'existence d'importants gisements. Son rapport a été publié dans le *Bulletin de la Société de Géographie de Paris*.

Si maintenant nous nous attachons plus spécialement aux territoires renfermés dans les limites de l'État du Congo, nous trouvons les deux informations suivantes :

Stanley, en quittant Nyangoué avec Tippo-Tip, pour com-

(1) *Explorations dans l'Afrique centrale*, p 627. — *Le Zambèse*, p. 48, 172, 173 et 315.
(2) *Le Zambèse*, p. 137.
(3) *Dernier journal*, t. I, p. 94.

mencer sa descente du grand fleuve, traversa l'Ouregga, le pays des forêts. En quittant le village de Kimmpounzou, situé à peu de distance de la rive droite du Congo, au nord de Nyangoué, voici l'information que le voyageur note dans sa relation de voyage :

« De ce village, un sentier conduit à Meghinna et à Mianngo, près de l'Ourindi. Au sud de cette rivière, disent les Arabes, on trouve en abondance un charbon très noir et très brillant. » (*A travers le continent mystérieux*, t. II, p. 155.)

La rivière Ourindi est un des affluents de la rive droite du Congo, entre Nyangoué et les Stanley-Falls. Elle n'a pas encore été explorée.

Dans la relation de sa navigation sur le lac Tanganika, voici ce qu'écrit Cameron :

« En sortant du Lougouvou, nous longeâmes des murailles presque verticales, formées de grès et de marbre noir rayé de blanc ; puis, sur une longue étendue, de grands lits qui nous parurent être de la houille. Quand mes gens de Bagamoyo virent ce point de la falaise, ils s'écrièrent tous : *Makoa marikeboa* (charbon de vaisseau). Le filon principal, situé au sommet de courbes rocheuses de même inclinaison, tandis que les courbes d'inclinaison contraire avaient disparu, offrait une épaisseur de quinze à dix-huit pieds.

« Il me fut impossible d'avoir un fragment de cette houille, mais, plus tard, on me fit présent d'un échantillon qui venait de l'Itahoua, province située dans la même latitude, à peu de distance du bord occidental du lac. Ce charbon, sans nul doute, est légèrement bitumineux. » (*A travers l'Afrique*, p. 186.)

Plus loin (p. 325), Cameron ajoute : « Djoumah (le traitant arabe) avait visité les mines de cuivre et d'or du Katanga ; il avait été chez Msama, où il avait trouvé de la houille, dont il me donna un échantillon. »

Msama est le nom d'un chef indigène dont la résidence est située à moitié chemin entre l'extrémité nord du lac Moero et l'extrémité sud du lac Tanganika, sur la frontière sud-est de l'État indépendant.

Jusqu'à présent, aucune trace de houille n'a été signalée à l'ouest par les agents de l'État du Congo. Il faut ajouter que jusqu'ici aucune étude ou exploration n'a encore été faite dans le but d'en trouver.

## *Le calcaire.*

Quant au calcaire, on avait prétendu qu'il n'existait pas au Congo et que, puisque la chaux faisait défaut, les grands travaux

de construction seraient difficiles, ou tout au moins extrêmement coûteux.

On sait aujourd'hui à quoi s'en tenir sur ce point : la région des cataractes montre des roches calcaires en quantité suffisante pour fournir la chaux à l'érection de tous les travaux d'art.

« Nous trouvons, a dit M. le lieutenant Valcke, ce phénomène assez singulier des stratifications verticales côte à côte avec des stratifications horizontales. On dirait une fracture nette survenue dans une masse entièrement horizontale. Une partie n'a pas bougé ; l'autre, en basculant, est venue appliquer sa surface de rupture au niveau de l'ancienne masse horizontale, présentant ainsi à l'observateur toute la série des couches. La plus basse visible, formant le lit même de la rivière, est de la calcite.

« C'est un des rares gisements de pierre calcaire dont la présence ait été reconnue au Congo. J'en connais pourtant un autre à Nunda.

« J'ai souvent entendu signaler des gisements de calcaire ; mais chaque fois que j'ai contrôlé la nature de la pierre, j'ai pu constater qu'on avait pris du quartz blanc pour du calcaire.

« Les deux gisements que je viens d'indiquer sont absolument authentiques. La quantité de calcaire qui s'y trouve est suffisante pour les besoins du pays dans l'avenir. »

De son côté, M. le docteur Peschuel-Lœsche signale, lui aussi, la présence de roches calcaires sur les deux rives du fleuve en amont d'Isanghila.

« A Isanghila, dit-il, commence la zone des schistes argileux qui dominent jusqu'à Kaloubou. Ils sont plus ou moins calcaires, parfois à un tel degré qu'ils pourraient être regardés comme un calcaire argileux. »

Ces découvertes ont été obtenues sans recherches spéciales. Il est évident qu'une exploration du pays au point de vue géologique nous réserve bien d'autres surprises.

---

## CHAPITRE VIII

### LE STANLEY-POOL, LÉOPOLDVILLE ET LA FLOTTILLE DU HAUT CONGO.

Le Stanley-Pool est, on le sait, une expansion du Congo, affectant la forme d'un lac ou vaste étang (*pool* en anglais). Il a d'après Stanley une étendue d'environ 400 kilomètres carrés [1]; à vol d'oiseau, il mesure 28 kilomètres de longueur et 25 de largeur. La grande île Bamou, longue d'environ 22 kilomètres, en occupe le centre et divise le fleuve en deux bras principaux dont chacun renferme plusieurs îlots de sable ou de rochers. Navigable en toute saison, le bras méridional a une ligne de côte de 38 kilomètres, qui sont à l'État du Congo; le bras septentrional, une rive de 20 kilomètres, qui sont à la France.

« Le pays, dit un correspondant de la *Deutsche colonial Zeitung*, diffère entièrement des contrées du bas Congo. La rive droite du Pool (rive française) et la région en aval sont seules montagneuses; la rive gauche, au contraire, à part quelques collines, présente des terrains plats. Aussi loin que peut porter la vue, on n'aperçoit que dés bois ou des bas-fonds fertiles recouverts d'herbes abondantes. Plus aucune trace de ces déserts rocailleux qui nous avaient causé tant et de si rudes fatigues. »

Quel changement en cinq ans !

Lorsqu'en 1881, Stanley, à la tête de l'expédition du Comité d'études du haut Congo, arriva au Stanley-Pool, il y trouva la solitude, la barbarie et l'hostilité des indigènes. Il fonda Léopoldville, où s'installèrent deux officiers belges, le capitaine Braconnier et le lieutenant Valcke, et il lança sur le fleuve le steamer *En Avant*.

Depuis ce moment, tout s'est rapidement transformé, et aujourd'hui le Pool, si morne il y a cinq ans, constitue l'une des colonies les plus actives de l'Afrique centrale. Elle ne compte pas moins

(1) Le lac de Genève mesure 573 kilomètres carrés.

de neuf établissements différents, abritant plus de trente blancs, sans compter les Européens de passage qui s'y arrêtent chaque semaine.

Ce sont d'abord les deux stations que l'État du Congo possède à Léopoldville et à Kinchassa, et qui sont dirigées par douze à quinze agents, y compris le personnel des steamers. Léopoldville est situé dans un site pittoresque et possède, à l'heure actuelle, un jardin commencé par MM. Teus et Wichman, très bien entretenu par les ouvriers cafres et qui produit en abondance des légumes indigènes et européens : choux, fèves, laitues, patates, tomates, etc., etc. Autour de la station s'élèvent de véritables forêts de bananiers, et les arbres fruitiers y sont nombreux. Léopoldville a une garnison de soldats bangala et haoussa. Il ne manque à la station, pour que la vie y soit agréable et facile, qu'un troupeau de gros bétail, fournissant de la viande de boucherie, et de vastes plantations de manioc pour la subsistance du personnel.

A Léopoldville se trouve également l'établissement de la *Livingstone Inland Mission*, desservi par des missionnaires américains.

Kinchassa, de son côté, prend un développement tout à fait inattendu.

A côté de la station de l'État, M. Grenfell a transporté le grand établissement de la mission baptiste, qu'il occupe avec deux missionnaires, dont une dame, mistress Spearing. Bientôt après, sont arrivés M. Greshoff et son adjoint, qui ont élevé une jolie factorerie pour le compte de la maison de Rotterdam.

Enfin, en ce moment même, M. Taunt, chef de la *Sanford Exploring Expedition*, y fait construire un bâtiment et y fait amener un steamer, dont la moitié des pièces démontées sont déjà parvenues à destination.

La *Sanford Exploring Expedition* est une expédition de reconnaissance scientifique et commerciale. Elle a été organisée par M. Sanford et feu M. Malou, avec le concours de quelques Belges, de quelques Américains et Anglais, dans le but de recueillir des renseignements commerciaux, scientifiques et ethnographiques sur les régions du haut Congo.

Les rapports de M. Taunt seront rendus publics pour le grand bien de ceux qui s'intéressent aux affaires du Congo.

A Kimpoko, près de l'entrée du fleuve, c'est le personnel de la mission de l'évêque Taylor qui s'installe. Il se compose de huit missionnaires, qui y sont arrivés au mois de mai de l'année dernière. Parmi eux, il y a un médecin, le D[r] Harisson, et une dame, mistress Elkins, l'épouse d'un des missionnaires.

Ces messieurs ont déjà creusé un canal d'un kilomètre et demi

de longueur, pour faire servir à l'irrigation de leurs champs un torrent qui passe à 60 mètres de leur habitation ; sa profondeur varie de 0.25 à 2 mètres.

Au printemps prochain, ils ont l'intention de profiter des 6 mètres de chute du torrent pour faire mouvoir une turbine.

En ce moment, le chef de la mission, l'évêque Taylor, est en Angleterre, où il est allé commander un steamer pour le service de la mission.

Enfin, sur la rive opposée s'élève le quatrième centre européen, la station française de Brazzaville, près de laquelle s'est installée une factorerie de la maison Daumas, Béraud et Cie.

L'animation déjà grande de ces différents centres est augmentée par le va-et-vient des caravanes venant du bas Congo en destination du haut. Vienne, maintenant, le chemin de fer, et le Stanley-Pool subira une nouvelle transformation, bien autrement marquante encore.

L'état sanitaire y est très satisfaisant. M. le Dr Mense, qui y dirige depuis quelques années le service, s'apprête à rentrer en Europe, son temps de service étant expiré. Il sera remplacé par notre compatriote, M. le Dr Paternotte, parti pour le Congo par le dernier bateau d'Anvers.

Dès que le chemin de fer sera construit, le marché va naturellement se transporter vers la source des richesses, et Léopoldville supplantera Boma comme centre commercial primaire. Là sera le grand entrepôt des marchandises européennes ; là viendront affluer l'ivoire, le caoutchouc, le copal, les huiles, le tabac, l'orseille, le bois de teinture, le coton, le café, le maïs, le riz, la cire, les épices, etc.; les 20 à 30 millions d'habitants du haut fleuve viendront échanger ces produits à la tête de ligne du chemin de fer, soit directement, soit par l'intermédiaire des stations d'exploitation, contre les tissus, les vêtements, les outils, les armes, la poudre, la verroterie, etc.

La petite flottille du haut Congo compte à l'heure actuelle sept embarcations à vapeur, savoir :

1° Quatre à l'État, — le *Stanley*, le *Royal*, l'*En Avant* et l'*A. I. A* ;

2° Une à la France, — le *Ballay*;

3° Deux aux missions protestantes, — le *Peace* et le *Henry Read*.

Elle sera vraisemblablement doublée d'ici à la fin de l'année par l'arrivée de 6 ou 7 steamers nouveaux :

1° La *Ville de Bruxelles*, à l'État, qui a été expédié au Congo par le bateau parti d'Anvers le 2 février de cette année ;

2° Le steamer de la *Sanford Exploring Expedition*, dont une partie des pièces est déjà arrivée à Léopoldville ;

3° Le steamer de la mission Taylor, qui sera expédié de Liverpool le 20 avril prochain. Il est en acier galvanisé. Sa longueur est de 18 mètres, sa largeur de 4m80 ; il cale 1m60. Il est muni de deux cabines et d'une salle de bains. Une scierie à vapeur sera installée à bord pour le sciage du bois destiné au combustible ainsi qu'à la fabrication des planches pour la construction des habitations. Enfin, innovation qui ne manquera pas de produire une vive impression sur les sauvages du haut Congo, — le steamer sera éclairé à la lumière électrique ;

4° Le steamer de la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*, en construction chez Cockerill ;

5° et 6° Les deux steamers dont les maisons de Rotterdam et de Daumas, Béraud et Cie ont l'intention de doter, sous peu, leur factorerie du Stanley-Pool ;

Enfin 7° le *Djoué*, le steamer de la mission française, dont les pièces sont depuis quelques années sur l'Alima, attendant le remontage.

---

## CHAPITRE IX

### LE RÉSEAU NAVIGABLE DU HAUT CONGO

Les explorations de ces dernières années ont jeté une vive lumière sur le bassin central africain. Au lieu de présenter, à tout moment, des entraves à la navigation, comme on avait pu le supposer un instant, le haut Congo et ses puissants affluents constituent un des plus magnifiques réseaux fluviaux qui existent, admirablement disposé, largement navigable et venant aboutir à un point unique : le Stanley-Pool.

De Léopoldville, on peut se diriger par eau vers les différentes régions fertiles de l'Afrique centrale : par le *Congo* lui-même, jusqu'aux Stanley-Falls; par le *Kassaï*, jusqu'à l'entrée du pays des Balouba; par le *Tchouapa*, au cœur du pays des Bolobo; par le *Sankourou*, jusqu'aux approches de Nyangoué et du Katanga; par l'*Oubangi-Ouellé*, jusqu'au pays des Niams-Niams, à la porte du Soudan égyptien. Demain, sans doute, l'on reconnaîtra la *Bounga*, qui conduira au pied des hauts plateaux de l'Adamaoua.

Au commencement de 1886, le total du réseau navigable reconnu s'élevait à 6,000 kilomètres; aujourd'hui, il est de plus de 9,000 kilomètres; dans un an, il atteindra vraisemblablement 12,000 kilomètres.

Voici le détail, par rivières explorées, mis au courant des dernières découvertes (1) :

*Réseau navigable du haut Congo.*

| | Kilom. | | Kilom. |
|---|---|---|---|
| Haut Congo | 1,600 | Report. | 3,350 |
| Kassaï | 800 | Sankourou | 600 |
| Ikatta | 500 | Lomami | 400 |
| Lac Léopold | 450 | Loubi | 100 |
| A reporter. | 3,350 | A reporter. | 4,450 |

(1) Ces chiffres ont été calculés sur le tracé des dernières cartes dressées d'après les données de MM. Grenfell et von François (décembre 1886).

15 Est de Greenwich 20

LE RÉSEAU NAVIGABLE RECONNU EN 1886.



| | Kilom. | | Kilom. |
|---|---|---|---|
| Report. . . | 4,450 | Report. . . | 7,070 |
| Louloua . . . . . | 70 | Bossira . . . . . | 260 |
| Léfini . . . . . . | 50 | Ikélemba . . . . . | 150 |
| Nkémé-Mpaka . . . | 75 | Loulongo. . . . . | 610 |
| Alima. . . . . . | 300 | Lopori . . . . . | 40 |
| Licona . . . . . | 200 | Mongalla. . . . . | 50 |
| Bounga-Sékoli . . . | 200 | Itimbiri . . . . . | 205 |
| Lac Matoumba . . . | 100 | Arouhouimi . . . . | 200 |
| Oubangi . . . . . | 700 | Loulami . . . . . | 485 |
| Tchouapa . . . . | 925 | Louboudi. . . . . | 10 |
| A reporter. . . | 7,070 | Total. . . | 9,080 |

Si, maintenant, l'on considère que la plupart de ces cours d'eau varient en largeur de 500 à 2,000 et 3,000 mètres; que le Kassaï mesure en certains endroits de 8,000 à 10,000 mètres et le Congo jusqu'à 35,000, ce n'est pas 9,000, mais plus de 18,000 kilomètres de rives qu'il faut envisager.

Or, 18,000 kilomètres, sait-on bien ce que cela représente?

C'est le développement du littoral de l'Europe depuis le fond de la mer Baltique jusqu'au fond de la mer Noire, c'est-à-dire le littoral occidental de la Russie, ceux de l'Allemagne, du Danemarck, de la Hollande, de la Belgique, de la France, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de l'Autriche, de la Turquie, de la Grèce, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Russie méridionale réunis !

Que l'on se représente, maintenant, ce gigantesque développement de rives, serpentant en tous sens à travers un pays grand comme la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la haute Italie, la Suisse et la Belgique réunies; relativement salubre; riche, fertile et peuplé, comme l'ont décrit Stanley, Schweinfurth, Wissmann, Grenfell, Wolf, Hanssens, von François, von Schwerin et les autres... et l'on reconnaîtra que le rendement et la consommation de chacun de ces 18,000 kilomètres devront être bien minimes pour ne pas alimenter, développer et enrichir, dans un avenir rapproché, les 280 kilomètres du chemin de fer projeté entre Matadi et Léopoldville!

**Post-scriptum.** — Ce chapitre était composé lorsqu'est arrivée la nouvelle que le D[r] Junker avait exploré l'Ouellé-

Makoua, et que l'identité de cette rivière avec l'Oubangi ne laissait plus le moindre doute. De plus, l'explorateur croyait à la navigabilité de cet immense cours d'eau, depuis son confluent jusqu'aux chutes de Kissangi, c'est-à-dire sur un parcours d'environ 2,000 kilomètres.

A cette artère principale venait se rattacher tout un réseau de sous-affluents, sur lesquels les renseignements manquent encore; mais, dès aujourd'hui, l'on peut dire qu'à la suite de l'exploration de Junker, il est possible que le total précédent doive être augmenté, d'ici peu, de 4 ou 5,000 kilomètres nouveaux.

L'Ouellé et ses affluents drainent, paraît-il, un merveilleux pays, fertile, peuplé et riche.

(1) Voir les renseignements publiés par le *Mouvement géographique* dans les n°s 3 et 4 de 1887.

# CHAPITRE X

## LE HAUT PLATEAU AFRICAIN.

Si quelques voyageurs, n'ayant vu du Congo que le cours du fleuve entre Banana et Vivi, et la route aride qui longe la rive entre Matadi et Léopoldville, ont pu, il y a quelque temps, émettre un avis défavorable sur l'avenir du haut plateau central africain, ces voix isolées ont été vite réduites au silence par l'ensemble de l'opinion des explorateurs qui ont traversé le pays en tous sens.

Car, bien qu'il reste encore beaucoup de provinces à connaître, on peut dire qu'aujourd'hui l'on est fixé, d'une manière générale, sur la valeur des régions qui constituent l'État indépendant du Congo.

Stanley, Cameron et Wissmann l'ont traversé de part en part; Schweinfurth et Junker y ont pénétré par le nord; Livingstone et Reichard par l'est; Capello et Ivens ont exploré les provinces les plus méridionales; Grenfell, les agents de l'État du Congo et les membres de l'expédition Wissmann ont parcouru les régions centrales. Tandis que certains de ces voyageurs, tels, par exemple, que Stanley, Grenfell, Hanssens, Van Gèle, von Schwerin, Taunt, etc., se bornaient à suivre les rivières en bateau, d'autres prenaient la voie pédestre par monts et par vaux, tels que Cameron, Schweinfurth, Reichard, Wissmann et les membres de son expédition.

On peut donc dire que l'on possède déjà un ensemble varié de renseignements, suffisant pour pouvoir se faire une idée assez exacte de l'Afrique centrale. Tous concluent à la fertilité du pays et à son avenir, ainsi qu'on peut s'en convaincre par les extraits suivants :

### Opinion de Stanley.

« Du moment où l'on franchit la Pointe-Rocheuse et qu'on débouche sur cette large étendue de fleuve, on na-

vigue en plein sur le haut Congo, coulant entre les plaines et les terres basses que nous voyons se déployer sur les deux rives et qui ne se transforment en éminences qu'aux approches du Biyerré. Cette fertile région, dont l'incomparable richesse compensera tous les efforts, tous les sacrifices qu'on voudra s'imposer pour la mettre à la portée de l'Europe, est le véritable cœur de l'Afrique.

« L'intérieur de l'Afrique peut être comparé à une immense noisette dont les 1,600,000 kilomètres carrés de terre presque plane que nous abordons maintenant forment l'amande. C'était cette amande que je convoitais. On ne tarderait pas à en connaître la valeur, si on se donnait la peine de briser, pour l'atteindre, son épaisse enveloppe, — ces 280 kilomètres de rudes montagnes qui la dérobent actuellement au monde civilisé. »

H.-M. Stanley.

(*Cinq années au Congo*, chap. XXI.)

### Opinion de M. le lieutenant Cameron.

« Le centre de l'Afrique est un pays merveilleux, dont les produits égalent en nombre et en diversité ceux des régions les plus favorisées du globe ; et si l'on employait les habitants de cet heureux pays à l'exploitation de ces richesses minérales et végétales, de grandes fortunes seraient la récompense des pionniers du nouveau commerce. »

Commt Cameron.

(*A travers l'Afrique*, chap. XXXVI.)

### Opinion de M. le Dr Schweinfurth.

« Le pays des Mombouttous — on ne se lasse pas de le dire — produit sur le voyageur l'effet d'un paradis terrestre. D'innombrables bosquets de bananiers y couvrent les ondulations du sol ; des élaïs d'une beauté sans pareille et d'autres monarques des forêts déploient leurs cimes au-dessus d'une végétation favorisée et surmontent d'une voûte ombreuse les demeures rustiques des habitants. Le pays a une altitude de 750 à 850 mètres au-dessus du niveau de la mer... Dans le fond des vallées, les arbres poussent avec une vigueur et arrivent à une circonférence qu'ils n'atteignent jamais dans la partie septentrionale du bassin du Nil. On pourrait appliquer au pays la description que le capitaine Speke a faite de l'Ouganda... (1).

« Le territoire des Mombouttous doit figurer parmi les régions les plus populeuses du continent... Les cultures se succèdent d'une manière ininterrompue, les hameaux se rencontrent à chaque pas...

« Les Mombouttous sont une noble race... Leur industrie est avancée. En dehors de tout contact avec les chrétiens et les musulmans, ils sont parvenus à un haut degré de civilisation. »

Dr G. SCHWEINFURTH.
(*Au cœur de l'Afrique*, t. II, chap. XV.

**Opinion de M. le lieutenant Wissmann.**

« C'est un pays fort abondamment arrosé, à une altitude favorable au-dessus de la mer et ne présentant pas de parties marécageuses étendues. Il est extraordinairement peuplé... La saison sèche, si défavorable ailleurs, n'existe pas ici... Les forêts vierges, en galerie, sont souvent si nombreuses et si étendues, qu'on ne pourrait mieux les comparer qu'à de fortes veines, parcourant le terrain en tous sens, se rejoignant et s'entrecoupant sur les plateaux, entre les cours d'eau... A la côte, on ne se rend pas compte de l'abondance et de la richesse des récoltes de manioc, de maïs, de millet et d'arachides faites par les indigènes de ces contrées... Le Dr Pogge, à son retour de Nyangoué, a pu constater et admirer l'immensité de la population... Ces prairies et ces savanes conviennent fort bien à l'élevage du bétail; je l'ai trouvé partout dans un état excellent... La richesse du caoutchouc est énorme dans toute la partie méridionale de l'État que j'ai traversée. »

Lt WISSMANN.
(Extrait de la brochure : *Mes appréciations sur les critiques de l'œuvre du Congo contenues dans les répliques de M. le Dr Peschuël-Lœsche à Stanley*. Bruxelles, mars 1886.)

**Opinion de M. le Dr Reichard.**

« Le Maroungou est un plateau élevé, excessivement bien arrosé, traversé par une chaîne de montagnes de 900 mètres environ d'altitude et courant parallèlement à la rive du Tanganîka... Les vallées sont extrêmement fertiles et présentent d'épaisses couches d'un humus gras. Les nombreux lits des cours d'eau sont bordés d'une végétation tropicale luxuriante, parmi laquelle on remarque principale-

ment des pandanus, des bombacées, des fougères, des bambous, plusieurs espèces de dracènes, ainsi que des lianes. Au sommet de certaines montagnes et le long de leurs flancs se déroulent parfois de vastes étendues de forêts vierges, où les tribus riveraines du lac trouvent les troncs gigantesques dans lesquels elles creusent leurs canots. Le climat est très favorable (*zehr zuträglich*) et les cas de fièvre sont rares.

« Les vallées de l'Ousanga sont extrêmement fertiles et couvertes de splendides forêts de bambous ; toute la montagne était jadis fortement peuplée. Mais, maintenant, Msiri, par ses guerres continuelles, a transformé toute la contrée en un immense désert... Après avoir traversé les montagnes boisées de Koni, je parvins dans le *Katanga*, remarquable par ses forêts étrangement belles et ses paysages, qui sont souvent d'un aspect infiniment mélancolique, aspect dont la tristesse est encore augmentée par l'état misérable où se trouve la population, en voie d'extinction. Il y a à noter qu'au delà du Tanganîka, le pays présente un caractère tout différent de ce qu'il offre à l'est du lac, en ce sens que l'on trouve partout, de ce côté, des filets d'eau courante, qui manquent complètement de l'autre... »

Dr REICHARD.

(Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Berlin*, 1886, n° 2.)

**Opinion de M. le lieutenant Müeller.**

« Mon opinion intime est que le climat du Congo a été jusqu'ici jugé avec trop de rigueur; celui du bas Congo présente seul des dangers; ceux du haut Congo et du Kassaï sont bons... Le terrain est, au Kassaï, d'une grande fertilité... J'ai traversé à diverses reprises des forêts immenses, aux arbres touffus... Dans les forêts se trouve le caoutchouc en quantité presque illimitée; le café croît à l'état sauvage... Nous avons pu obtenir les légumes d'Europe pendant toute l'année... Les indigènes font trois récoltes de maïs ou d'arachides par an... L'élevage du bétail ne présentera aucune difficulté : le climat est bon, les animaux y résistent parfaitement; il suffit de leur procurer des fourrages convenables. Les animaux amenés par nous au Louloua vivent parfaitement et se sont déjà reproduits... Je crois que les nègres travailleront quand ils y trouveront quelque profit... En dehors

de l'ivoire et du caoutchouc, les Balouba ne vendent rien, parce qu'on ne leur demande rien; mais j'ai la conviction absolue que le jour où des moyens de communication seront créés, ces régions deviendront une grande source de richesses et prendront un grand développement commercial. »

L[t] MÜELLER.

(Renseignements fournis au *Mouvement géographique*, dans une entrevue à Bruxelles, en juin 1886.)

### Opinion de M. le lieutenant von François.

« Au point de vue du climat et comparativement aux régions de la côte, celles-ci sont fort privilégiées... Il n'y a pas de véritable saison de pluies... La végétation est si luxuriante et si dense, qu'elle oppose partout de nombreux obstacles aux travaux quotidiens... On pourrait se livrer à l'élevage du bétail sur la plus vaste échelle, dans les vallées du Kassaï, couvertes de pâturages immenses... Le sol est excellent, tous les produits des tropiques s'y développent; les Balouba font trois récoltes de maïs par an... Je ne puis que confirmer ce que dit Stanley sur la masse des produits d'exportation et sur les aptitudes des indigènes au travail... Le profit à retirer pour le commerce de cette région sera immense, aussitôt que les communications par chemin de fer seront établies entre le bas et le haut Congo... On peut affirmer avec certitude que cette région commerciale de premier ordre enrichira dans peu d'années les marchés d'une foule de produits. »

L[t] VON FRANÇOIS.

(*Rapport adressé à l'administration générale de l'État du Congo. Décembre* 1885.)

### Opinion de M. le D[r] Ludwig Wolf.

« L'intérieur de l'Afrique, pour autant que je le connaisse, semble avoir, pour la colonisation, la plantation et l'élève du bétail, un avenir qui promet beaucoup...

« Je ne doute aucunement que des planteurs entreprenants ne puissent trouver au centre africain un champ d'activité rémunérateur. Je suis pleinement d'accord avec d'autres voyageurs — avec le D[r] Pogge, par exemple, qui était lui-même agronome — sur ce point : qu'un Européen, sans nuire à sa santé, serait fort bien en état de travailler là-bas

une couple d'heures par jour, même à la culture des terres... Le charpentier Bugslag a fait lui-même à Loulouabourg de grandes plantations de riz, de maïs, de cannes à sucre, de fèves, de manioc ainsi que de légumes européens, et déjà il a obtenu une série de récoltes... Bugslag avait l'habitude de travailler lui-même et de s'exposer souvent imprudemment au soleil de midi et, néanmoins, pendant toute une année il s'est senti bien portant et à même de poursuivre ses travaux. Il était si satisfait de sa condition de planteur, que souvent il m'exprima le désir, une fois son terme expiré, de retourner au pays des Balouba avec sa femme et son fils, qui habitent l'Allemagne, afin de continuer ses entreprises agricoles et de s'appliquer à l'élève du bétail. »

D^r LUDWIG WOLF.

(Lettre adressée au gouvernement de l'État indépendant du Congo.)

**Opinion du révérend M. George Grenfell.**

« J'aurais eu le plus grand plaisir à vous écrire longuement, si la chose eût été possible, et à dire un mot en faveur du Congo et de ses ressources si méconnues. Ceux qui l'ont vu seulement jusqu'à quelques centaines de milles anglais de son embouchure n'hésitent pas à se prononcer défavorablement sur le cours entier, comme s'il ressemblait aux collines arides qu'ils ont dû traverser dans la région des chutes. Mais s'ils avaient vu, comme moi, 3,000 milles anglais du magnifique cours d'eau et reconnu ses immenses ressources, un chemin de fer (un chemin de fer peut seul résoudre ce problème) serait bientôt construit. Il n'y a peut-être aucune portion de rivières dont je ne puisse parler *de visu*, mais le magnifique Kassaï du lieutenant Wissmann aura peut-être une valeur plus immédiate que tout le reste, car il y a là une voie ouverte au commerce très actif, un commerce qui, sans aucun doute, offrira une récolte comme l'Europe n'en saurait espérer de plus belle. »

GEORGE GRENFELL.

(Lettre datée des Stanley-Falls, le 17 février 1886, et adressée à la *Société de Géographie* de Paris.)

**Opinion de M. le D^r von Schwerin.**

« On a dit que les bords du fleuve étaient marécageux... Certainement cela arrive *parfois*, là surtout où la terrasse

riveraine a été entièrement rongée par les eaux. Mais derrière ces bandes marécageuses, *de peu d'étendue*, on retrouve, c'est certain, des terrains extrêmement fertiles. Ne parlons donc pas de vastes marais et d'un fleuve aux eaux stagnantes. Le Congo coule, et très bien, et ce n'est pas la terre ferme qui manque sur ses bords... Que l'intérieur d'une contrée si abondamment arrosée que le bassin du Congo doit, selon toute probabilité, produire des forêts en grand nombre, est une conclusion que j'ose faire théoriquement, sans craindre le moins du monde d'être accusé de chauvinisme congolais. Les rapports des voyageurs allemands et de M. Grenfell viennent, du reste, confirmer cette théorie.

« La population est très inégalement répartie sur les bords du fleuve. Là où les rives sont marécageuses, on ne trouve aucune habitation permanente. Mais rien ne prouve que, derrière cette bande inhabitée, ne se trouvent pas des populations très denses — au contraire. Ailleurs, des agglomérations de villages, vraiment immenses, se succèdent le long des berges, par exemple, aux Bangala, à Ikounoungo, à Oupoto, etc. En ce qui concerne la valeur de la race congolaise, on peut affirmer que plus on avance vers l'intérieur du bassin, plus les indigènes paraissent forts, riches et intelligents.

« Je ne vous parlerai pas des plantations des indigènes; c'est trop connu. Elles sont magnifiques.

« Je vous assure, en terminant, qu'après un voyage tel que celui que je viens de faire (1), on a foi dans l'œuvre du roi des Belges. Elle est sérieuse et grandiose. Après s'en être rendu compte sur place, il y aurait faiblesse d'esprit — je dirais même quasi-lâcheté — à douter de son avenir et de celui de l'Afrique centrale. »

Baron VON SCHWERIN.

(Lettre adressée le 10 septembre 1886 au *Mouvement géographique*.)

### Opinion de MM. Capello et Ivens.

« Toute la région élevée qui s'étend vers le nord jusqu'au 6e parallèle, et qui s'allonge entre le 25e et le 31e degré,

(1) M. von Schwerin a vu le Kassaï jusqu'à la station de Louébo et le haut Congo jusqu'à la station des Falls.

constitue l'un des pays les plus riches de l'Afrique, celui auquel est réservé, sans aucun doute, le plus brillant avenir.

« Couvert de terre d'une étonnante fertilité, arrosé par des cours d'eau comme le Loualaba et le Louapoula, qui sont d'excellentes voies de communication reliant les deux points extrêmes de la contrée; abondant en richesses minérales tout à fait exceptionnelles et en une infinité de produits naturels, tels que le caoutchouc, la gomme, l'orseille, sans compter l'ivoire d'éléphant et d'hippopotame; situé à 1,400 mètres, en moyenne, au-dessus du niveau de la mer; rafraîchi par le vent du sud-est, ce pays mérite d'être sérieusement étudié, car il est hors de doute que l'Européen peut s'y établir et y vivre. »

L[t] Ivens,
de l'armée portugaise.

(*Bulletin de la Société de géographie de Paris*, 1885, p. 559.

# CHAPITRE XI

## LE BÉTAIL. — LE CLIMAT. — ÉTAT POLITIQUE DU PAYS.

### *Le bétail.*

On a entendu affirmer, à diverses reprises, que l'élevage du bétail était, au Congo, un rêve irréalisable; que les pâturages nécessaires à la race bovine ne se trouvaient pas dans le bassin du fleuve et que, par conséquent, bœufs et vaches ne se rencontreraient jamais, au Congo, qu'exceptionnellement.

C'est encore là une de ces affirmations lancées dans la circulation par quelques voyageurs malintentionnés, comme l'œuvre du Congo en a vu naître quelques-uns.

Le bétail vit fort bien au Congo; il s'y reproduit et rien n'empêche de prédire que, d'ici à peu de temps, chaque station et factorerie sera à la tête d'un troupeau de vaches et de bœufs.

Voici, sur l'état actuel de la question, les renseignements que nous avons réunis.

Depuis de longues années déjà, bon nombre de factoreries du bas Congo possèdent des troupeaux importants. Nous tenons de M. Delcommune qu'il y a environ six semaines, la maison Valle et Azevédo avait, à Boma, un troupeau d'au moins 200 têtes. Ce troupeau date d'au moins dix ans; la plupart des bêtes sont nées à Boma.

A la factorerie hollandaise, il y a 50 bêtes et autant à la station de l'État. Comme en Europe, il y a parfois en Afrique, des épidémies. Ainsi, il y a quelques années, le troupeau de la maison hollandaise a été décimé; par contre, à la maison portugaise il n'y a jamais eu de maladie.

A Banana, à Noki et ailleurs, il y a également du bétail. Les indigènes du Zoumbo semblent également se livrer, depuis quelques temps, à l'élevage, puisqu'ils viennent parfois offrir des bêtes à Noki.

On a introduit, ou l'on est sur le point d'introduire, le bétail à Léopoldville.

Sur le Kassaï, où le bœuf jusqu'ici était un animal absolument inconnu, on trouve maintenant des troupeaux de vingt, trente et quarante têtes, de l'espèce de l'Angola, introduite par les traficants portugais ou indigènes et, plus récemment, par l'expédition Wissmann. Celle-ci a amené à sa suite environ soixante têtes de bétail qui ont trouvé, sur les bords du Kassaï, de la Louloua et de leurs affluents, de manifiques paturages toujours verts, où l'acclimatement et la reproduction se font et se poursuivent avec suceès.

Actuellement, Kaléma-Moukengé, le chef indigène de la station de Loulouabourg, possède dejà un troupeau d'une trentaine de bêtes, et presque chaque village des environs a son bétail.

Sur le conseil du D[r] Wolf et pour favoriser la reproduction, Moukengé a prévenu les sous-chefs, ses vassaux que, contrairement à ce qu'il faisait auparavant, il ne prélèverait plus de tribut en bétail, chez les chefs où il trouverait, à la fois, taureau et vache. Aussi, il faut voir combien chacun s'empresse de se procurer la vache ou le taureau qui lui manque.

Ajoutons que le taureau angolais constitue une excellente bête de selle, très supérieure, pour ces contrées, au cheval. Les membres de l'expédition Wissmann avaient chacun leur taureau de selle. Le D[r] Wolf a voyagé pendant cinq mois consécutifs sur le sien, et plus tard, à Loulouabourg, la bête a continué à lui servir de monture, chaque fois qu'il allait en excursion ou en promenade.

La race bovine que l'on rencontre, tant au bas Congo qu'au Kassaï, est celle des possessions portugaises. Il en est autrement de celle que les Arabes ont amenée sur le haut Congo : elle provient des provinces de l'Afrique orientale. On en trouve des troupeaux nombreux à Kassongo et à Nyangoué, ainsi que quelques spécimens aux Stanley-Falls.

Quant aux régions situées dans l'angle nord-est des possessions de l'État, il y a là une race superbe, dont le D[r] Schweinfurth a vu des types chez Mounza, qui les avait reçus d'un chef de ses amis, dont le territoire était situé au sud-est.

La question se présente de la même manière dans la région du Centre, où, non seulement il existe d'immenses et excellents pâturages, mais où l'on trouve, comme chez les Mombouttous, une race indigène, à l'état sauvage, il

est vrai, mais qui pourrait facilement être domestiquée. MM. Liebrechts, Van Kerchoven, von François Wesmark, etc., en ont observé d'immenses troupeaux dans les plaines voisines de Bolobo ou de la Bounga.

Ainsi, que l'on se tourne vers le bas ou le haut Congo, vers le Kassaï ou l'Ouellé, partout on trouve la preuve de l'existence de races bovines et l'on acquiert, ainsi, l'assurance que l'occupation du pays par les Européens amènera sans difficulté, dans les centres principaux, le prochain développement ou l'introduction et l'élevage d'immenses troupeaux de bétail.

## *Le climat.*

Nous n'entendons pas discuter ici, à fond, cette question capitale. Nous nous bornerons à reproduire l'opinion émise sur le climat du Congo par un voyageur allemand qui a séjourné pendant dix-huit mois dans le bas Congo, la partie du fleuve réputée la plus malsaine : M. le Dr Zintgraff, actuellement adjoint au gouverneur général de la colonie allemande des Cameroons.

« La première question, dit-il, qu'on pose généralement au voyageur revenu de ces contrées, est celle relative au climat.

« Je crois pouvoir dire à ce propos, que tout Européen au Congo doit être considéré comme étant infecté des germes de la fièvre, mais que le moment, plus ou moins éloigné, où la fièvre se déclare dépend de la constitution du sujet et du confort dans lequel il vit. Plus la constitution est robuste et saine et plus le confort est grand, plus est fondé l'espoir de pouvoir vivre dans ce pays dans un état de santé relativement bon.

« C'est là la raison pour laquelle, au Congo, dans les endroits où les Européens jouissent d'un confort suffisant, les cas de décès de toute nature, résultant soit de la fièvre, soit d'accidents, peuvent être évalués à 2 et même à 1 1/2 p. c., — en tant, bien entendu, que sous ce rapport il puisse être question d'une évaluation quelconque. Pour ces évaluations, je me base sur les déclarations qui m'ont été faites à la maison hollandaise, ainsi que par le médecin français de Landana.

« Ces chiffres, par eux-mêmes, n'autorisent certes pas à

dire que le climat est meurtrier. D'autre part, on commet aussi l'erreur de se placer souvent, à propos du climat du Congo, à un point de vue trop exclusif pour porter un jugement sur cet objet. De nombreux cas de décès se présentent, en effet, en tout temps, mais l'on perd de vue que les victimes sont, *en grande partie*, des explorateurs et des missionnaires. Or, cette catégorie de personnes se trouvent dans des conditions exceptionnelles et, dans la plupart des cas, ne vivent nullement dans les conditions imposées aux Européens par la nature du pays, les travaux auxquels ils se livrent les empêchant de prendre beaucoup de repos et d'avoir leurs aises. »

### *État politique du pays.*

Quelques écrivains, discutant la possibilité de la construction du chemin de fer du Congo, craignent qu'un soulèvement des populations contre les Européens ne rende, un jour, cette entreprise bien chanceuse? Voyez la peine, ont-ils dit, que les Français ont à se faire admettre au Tonkin, à Madagascar, au Sénégal; considérez la révolte du Soudan égyptien; pensez à la situation des Anglais en Birmanie... »

La *Compagnie du Congo* n'a pas à craindre de voir ses travaux compromis par un soulèvement religieux comme en Égypte : le fanatisme est inconnu chez les indigènes du Congo, dont toute la religion n'est que de la confiance en quelques fétiches.

Quant à la possibilité d'un soulèvement causé par l'esprit politique, voici comment l'a réfutée, dans une conférence donnée à Londres, sir Francis de Winton, ancien administrateur général, qui connaît le pays pour y avoir séjourné pendant deux ans :

« L'on peut dire, en règle générale que, quels que soient les avantages naturels d'un pays, il sera toujours difficile au monde civilisé d'en jouir en toute sécurité si les habitants de ce pays sont une race vigoureuse, guerrière et se souciant peu d'établir des rapports avec le monde extérieur. C'est pourquoi, bien que je me sois efforcé de vous décrire les profils généraux, tels que nous les connaissons aujourd'hui, ainsi que les avantages physiques du bassin du Congo, tous mes arguments seraient inutiles si je ne pouvais vous démontrer en même temps que ces peuplades ne se trouvent pas à même, par la nature des circonstances

d'offrir la moindre résistance à l'occupation de ces régions par les forces réunies de la civilisation et du commerce.

« Je résumerai brièvement l'opinion que mon expérience m'a permis de formuler sur ces peuplades. Après avoir séjourné pendant deux ans au milieu d'elles, période pendant laquelle j'eus le loisir d'étudier leurs lois, leurs mœurs et leurs coutumes, je puis dire que j'ai été favorablement impressionné, et je ne crois pas que la sécurité du nouvel État puisse jamais être menacée par ses sujets noirs.

« Mon opinion est basée sur deux raisons : le caractère de ces peuples, d'abord, leur formation en tribus, ensuite. Si l'on me demandait de définir leur caractère général, je répondrais que je les considère comme une race nulle, car ils n'ont pas ce que nous nommons les qualités ou les vertus supérieures. Ils ne possèdent ni reconnaissance, ni affection, ni courage. Par contre, ils ne sont pas naturellement cruels, vicieux ou perfides, et ne conservent pas de rancune, s'ils sont punis justement. Comme toutes les races noires, ils ont un naturel soupçonneux, mais une fois que l'homme blanc a su gagner leur confiance, leurs soupçons disparaissent facilement.

« Mon séjour au Congo a duré deux ans, et pendant cette période je n'ai jamais eu de démêlés avec eux. Pour les gouverner, il faut s'attirer leur respect. Si un indigène ne vous craint pas, il en conclut immédiatement que vous le craignez. M. Stanley a su se faire respecter ; j'ai continué sa politique et, tout en m'efforçant de me faire respecter d'eux, je respectais, pour ma part, leurs coutumes et leurs habitudes, et en infligeant des punitions, je me conformais, autant que possible, à leurs propres lois.

« Bien qu'en les gouvernant de la sorte l'on ne puisse s'attirer leur reconnaissance ou leur affection, car ce sont là des qualités qu'ils ne possèdent pas, l'on obtient leur confiance et leur respect, et, ce point acquis, il est aussi facile de gouverner un million de ces gens, que d'en gouverner mille.

« Quant à ma seconde raison, elle exige un mot d'explication. Vous comprendrez facilement qu'un pays formé de petites communautés, où quelques villages composent un royaume, où l'autonomie est la loi générale, acceptera de bonne grâce un gouvernement fixe et établi selon les principes européens. A mon avis, ce fait et l'instinct commercial indigène sont les deux plus importants facteurs dans l'avenir du nouvel État. L'un est une garantie de sécurité, l'autre invite au commerce, et je ne crois pas que dans aucune partie du monde non civilisé il existe un territoire offrant des avantages aussi considérables, sous ce rapport, que le bassin du Congo. »

## CHAPITRE XII

### CONCLUSIONS.

Il résulte de l'exposé qui précède, que le chemin de fer projeté se présente dans des conditions exceptionnelles et extraordinairement intéressantes.

Une immense région vierge, riche en produits de tout genre, susceptible de fournir à l'industrie et au commerce tous les produits des tropiques, vient d'être ouverte à l'exploitation de l'Europe.

Le tronçon de chemin de fer que l'on veut établir est destiné à drainer ses richesses, sans qu'aucune concurrence puisse, d'ici à longtemps, lui être suscitée, en même temps qu'à fournir aux nombreuses populations qui l'habitent les articles manufacturés dont elles se montrent avides.

Le syndicat anglais qui s'était constitué était tellement convaincu de l'avenir commercial du haut Congo et de la certitude que l'opération du chemin de fer serait rémunératrice, qu'il s'était assigné comme but immédiat « la construction du chemin de fer ».

Les promoteurs de l'entreprise belge n'ont pas eu tout à fait cette hardiesse. Ils ont cru qu'il était plus sage de débuter par l'étude.

La Compagnie du Congo, qui vient de se former, aura donc pour but tout ce qui concerne l'étude du chemin de fer; seulement, ses statuts sont rédigés d'une manière assez large pour lui permettre de devenir, le cas échéant, par de simples augmentations de capital, la Société de construction et d'exploitation.

De cette façon, les risques sont presque nuls. En effet, si, contre toute attente, il se présentait, dès la première période des travaux, quelque circonstance imprévue qui rendît l'entreprise impraticable, les dépenses seraient minimes, les capitaux pour l'étude ne devant être engagés que successivement.

Une société de cette espèce peut difficilement borner ses recherches à la seule question de l'étude du chemin de fer. En effet, l'entreprise ne saurait être fructueuse qu'à la condition expresse que le haut Congo, en vue duquel le chemin de fer est projeté, soit bien le pays d'avenir que les voyageurs ont décrites.

Il y aura donc lieu, afin de pouvoir rédiger un rapport complet et consciencieux, d'organiser, en même temps que l'expédition technique chargée de l'étude du tracé, 1° une expédition géologique, chargée de déterminer les richesses du sol, 2° une expédition commerciale chargée d'étudier les ressources du pays et les moyens pratiques de les exploiter. L'étude devra porter en même temps sur le cours du fleuve et de ses principaux affluents, afin de reconnaître exactement leur navigabilité et de pouvoir dresser, en connaissance de cause, la spécification des steamers destinés à leur navigation.

Tout ce que nous venons de dire à propos de l'étude peut d'ailleurs se répéter au point de vue de l'exploitation.

Il n'est, en effet, pas possible que la Compagnie qui entreprendra la construction et l'exploitation du chemin de fer borne là son activité. Elle ne peut attendre que l'initiative des capitaux organise vers le haut Congo les entreprises commerciales, qui seules peuvent créer les aliments à cette voie ferrée. La compagnie du chemin de fer doit donc pouvoir être, en même temps, une compagnie commerciale.

Le même raisonnement amène à conclure que la Compagnie doit pouvoir créer des services maritimes, des services de navigation fluviale, et conclure toutes opérations financières qui sont les adjuvants naturels du commerce. En un mot, la Compagnie du Congo doit avoir un but social conçu dans des termes suffisamment généraux pour lui permettre d'aborder toutes les opérations de commerce ou de finance ayant le haut Congo pour but ; elle doit former un tout.

Plus tard, lorsque l'activité commerciale du Congo aura pris une grande extension, rien n'empêchera d'ailleurs la Compagnie de se scinder en plusieurs sociétés.

Nous publions, en annexes, les statuts de la Compagnie, le texte de la Charte qui lui a été concédée par l'État indépendant du Congo, ainsi que la liste des actionnaires.

La compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie s'est constituée en vertu de l'article 31 de la loi de 1873-1886 sur les sociétés commerciales. Cette forme a été admise à cause du nombre exceptionnellement considérable de souscripteurs.

Les fondateurs de la Société sont : MM. *Jules Urban*, directeur général du Grand Central, président du conseil d'administration de la Banque de Bruxelles et de la Société des Chemins de fer économiques; *De Roubaix*, industriel à Anvers, et le capitaine *Albert Thys*, officier d'ordonnance du Roi.

Le siège social est à Bruxelles, rue Bréderode, n° 16.

L'acte authentique, prévu par la loi, a été signé par les fondateurs, par-devant les notaires Van Halteren et Van Beveren, le 27 décembre dernier, et la publication en a eu lieu au *Moniteur belge* le 4 janvier 1887.

La première assemblée générale a eu lieu le 9 février au palais de la Bourse, à Bruxelles.

La société s'étant déclarée définitivement constituée, il a été procédé à la nomination des commissaires. Ont été élus :

MM. Bosquet;
Capitaine Cambier;
de Hemptinne;
Delcommune;
baron Weber;
Sam. Wiener, avocat.

Les commissaires ayant pris place au bureau sous la présidence de M. Wiener, celui-ci rendit d'abord hommage à la grande pensée qui a conçu l'œuvre africaine et au succès qui a couronné les efforts des fondateurs de la Compagnie du Congo. L'assemblée applaudit chaleureusement les paroles de M. Wiener.

Il fut ensuite procédé à la nomination des administrateurs. Ont été nommés :

MM. Auger Vincent, industriel à Gand;
de Bary, armateur et négociant à Anvers;
de Burlet, avocat et membre de la Chambre des représentants;

MM. Auguste De Laveleye, secrétaire général du congrès des chemins de fer;
A. de Roubaix, industriel à Anvers;
V. Mabille, maître de forges à Morlanwelz;
Eug. Meeus, membre de la Chambre des représentants et industriel à Anvers;
Neef-Orban, membre de la Chambre et représentants et industriel à Liége;
Sabatier, membre de la Chambre des représentants;
Simonis, sénateur et industriel à Verviers;
Thys, capitaine d'état-major, officier d'ordonnance du Roi;
Jules Urban, directeur général du Grand-Central et président des chemins de fer économiques.

Dans une réunion du Conseil d'administration tenu l'après-midi, ont été nommés :

Président : M. Sabatier;
Vice-président : M. J. Urban;
Administrateurs délégués : MM. De Roubaix et Thys;
Secrétaire : M. A. De Laveleye.

Il a été décidé ensuite qu'une double expédition serait immédiatement organisée et partirait à bref délai.

La première, composée d'ingénieurs et de topographes, recherchera, entre Matadi et Léopoldville, la meilleure route à suivre pour l'établissement de la voie ferrée projetée. Une récente exploration, faite par MM. l'ingénieur Hakansson et le Dr von Schwerin, a révélé qu'en s'écartant de quelques lieues de la rive du Congo, on trouverait, pour la voie future, des terrains beaucoup moins accidentés que ceux des bords du fleuve, fertiles et extrêmement peuplés.

La seconde expédition, composée d'agronomes, de géologues et d'agents commerciaux, reconnaîtra le Congo et ses affluents en amont du Stanley-Pool. A cet effet, la société a déjà commandé en Belgique une embarcation à vapeur destinée à cette exploration. La direction de celle-ci sera confiée à M. Delcommune, qui est en ce moment à Bruxelles et auquel dix années passées dans les factoreries et les stations du bas Congo ont donné une expérience consommée de tout ce qui touche au commerce avec l'Afrique.

La liste des actionnaires, qui compte 278 noms, comprend presque tous les établissements financiers de Bruxelles et de Liége, les plus importants d'Anvers et de Gand, tous les industriels gantois, tous les grands commerçants d'Anvers, et la plupart des représentants des industries métallurgiques du Centre et du pays de Liége.

Elle constitue, à elle seule, la démonstration la plus éloquente de la sympathie que l'œuvre du Congo a su conquérir grâce à la persévérance avec laquelle elle a été conduite, de même qu'elle prouve que la Belgique commerciale et industrielle a foi dans l'avenir économique du Congo.

---

## POST-SCRIPTUM

16 février 1887.

**Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que dans la séance de la Chambre des représentants de ce jour, M. Beernaert, ministre des finances, a déposé un projet de loi autorisant, en Belgique, l'émission d'un emprunt à conclure par l'État indépendant du Congo et dont une partie serait affectée à la construction du chemin de fer projeté.**

---

# ANNEXES

# COMPAGNIE DU CONGO POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

SOCIÉTÉ ANONYME

---

# STATUTS

—

## TITRE PREMIER.

### Objet, siège et durée de la Société.

ARTICLE 1er.

Il est formé une Société anonyme sous la dénomination de : *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie.*

ARTICLE 2.

Le siège social est à Bruxelles.

La Société peut établir des succursales, agences et comptoirs en Belgique et à l'étranger.

ARTICLE 3.

La Société a pour objet :

*A.* L'étude, la construction et l'exploitation de tous chemins de fer ou autres voies de communication terrestre dans l'État indépendant du Congo et dans les territoires avoisinants. Spécialement, la Société poursuivra l'étude, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer reliant le bas Congo au Stanley-Pool ;

*B.* L'étude et l'amélioration de la navigation du Congo et de ses affluents, la création et l'exploitation de services de navigation maritime et fluviale, ports, entrepôts, etc.;

*C.* Toutes opérations d'industrie et de travaux publics, de commerce et de finance dans l'État indépendant du Congo et dans les territoires avoisinants.

La Société pourra accessoirement faire toutes opérations utiles ou nécessaires à son objet.

ARTICLE 4.

Lorsque l'étude du chemin de fer du bas Congo au Stanley-Pool sera terminée, une assemblée générale, convoquée spécialement à cet effet, décidera des mesures à prendre.

ARTICLE 5.

La Société a le droit de céder tout ou partie de ses concessions ou acquisitions.

Elle peut, ensuite d'une décision de l'assemblée générale, aliéner les chemins de fer construits ou repris par elle, constituer des sociétés spéciales, ayant pour objet des entreprises ou des opérations similaires aux siennes, participer par apport ou autrement à la formation et au développement de ces sociétés, recevoir des apports et se fusionner avec d'autres sociétés similaires.

ARTICLE 6.

La durée de la Société est fixée à trente ans, qui prennent cours à la date du jour de sa constitution définitive.

La Société peut être successivement prorogée par décision de l'assemblée générale.

A toute époque, le conseil d'administration peut proposer et l'assemblée peut décider la dissolution anticipée de la Société.

## TITRE II.

### Fonds social. — Actions et actionnaires.

### ARTICLE 7.

Le capital est fixé à un million de francs, représenté par deux mille actions de cinq cents francs l'une, qui seront émises au moyen de souscriptions en numéraire, conformément à l'article 31 de la loi précitée sur les sociétés commerciales.

### ARTICLE 8.

Le premier versement en numéraire sur chaque action sera de 10 p.c. et devra être effectué au moment de la souscription.

Les versements ultérieurs seront réglés par le conseil d'administration, sans qu'aucun d'eux puisse cependant dépasser 20 p. c. de la valeur nominale des actions.

Un mois avant l'époque fixée pour les versements, les actionnaires seront avertis par lettre recommandée; il y aura un intervalle d'un mois au moins entre deux appels de fonds.

### ARTICLE 9.

Tout versement qui n'est pas effectué dans le mois

à dater du préavis dont il est question à l'article précédent, produit de plein droit et sans demande en justice intérêt à raison de 5 p. c. l'an au profit de la Société, à partir du jour de son exigibilité.

### ARTICLE 10.

Après un second avis, donné également par lettre recommandée et resté sans résultat, le conseil d'administration peut prononcer la déchéance de l'actionnaire en retard d'opérer les versements appelés et faire vendre les titres soit en Bourse, soit autrement sans préjudice à l'exercice des moyens ordinaires de droit contre le retardataire.

L'inscription des actions vendues devient nulle de plein droit, ainsi que les certificats constatant cette inscription ; il est fait une nouvelle inscription au nom de l'acheteur.

### ARTICLE 11.

Les actionnaires ont le droit de libérer anticipativement les actions par eux souscrites.

### ARTICLE 12.

Le capital social peut être augmenté par décision de l'assemblée générale.

Le conseil général est cependant autorisé à décider une première augmentation du capital à concurrence d'un million de francs, en une ou plusieurs émissions d'actions, et à porter ainsi le capital social à 2,000,000 de francs.

ARTICLE 13.

Les porteurs des actions numérotées de 1 à 4000, dont les 2,000 premières constituent le capital de la Société fixé à l'article 7, et les 2,000 autres forment la représentation de l'augmentation de capital prévue au § 2 de l'article 12, ont un droit de préférence pour la souscription au pair de la moitié des actions à émettre pour les augmentations ultérieures du capital, sauf s'il s'agit d'émissions faites en payement ou représentation d'apports effectifs.

Les porteurs desdites actions peuvent exercer ce droit de préférence en proportion des titres qu'ils possèdent et dans les délais qui sont fixés par le conseil d'administration.

Ce conseil détermine les prix et les conditions d'émission des actions restantes.

ARTICLE 14.

Les actions sont nominatives ou au porteur, au choix du titulaire.

Elles restent nominatives jusqu'à leur entière libération.

Aucun transfert d'actions non libérées ne peut être fait s'il n'est préalablement agréé par le conseil d'administration.

Les actions nominatives libérées peuvent être converties en actions au porteur, et les actions au porteur en actions nominatives, aux frais du titulaire. Les frais de conversion sont fixés par le conseil d'administration.

Tout propriétaire d'actions au porteur peut déposer ses titres dans la caisse sociale. Il reçoit en échange

un récépissé nominatif non transmissible. Le conseil d'administration détermine les conditions et les formes de ce dépôt. Il en fixe les frais.

ARTICLE 15.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du montant de leurs actions.

ARTICLE 16.

Tout actionnaire en nom est tenu de faire connaître à la Société le domicile élu par lui en Belgique, où toutes notifications, assignations et significations peuvent valablement lui être adressées.

A défaut de cette indication, elles peuvent être valablement faites au siège de la Société.

ARTICLE 17.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

## TITRE III.

**Administration et surveillance de la Société.**

ARTICLE 18.

La Société est administrée par un conseil composé de 7 administrateurs au moins et de 15 au plus.

Le conseil choisit dans son sein un comité permanent composé de 3 membres au moins et de 5 membres au plus.

Il peut nommer un ou plusieurs administrateurs délégués, un ou plusieurs directeurs, gérants, etc.

Les opérations de la Société sont surveillées par un collège composé de 3 commissaires au moins et de 7 au plus.

ARTICLE 19.

Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres.

ARTICLE 20.

Les séances du conseil sont présidées par le président ou par le vice-président, et à leur défaut, par le plus âgé des membres présents.

Les résolutions du conseil sont prises à la majorité des voix. En cas de partage, la voix de celui qui préside la séance est prépondérante.

Toute décision, pour être valable, doit réunir l'adhésion verbale ou écrite de la majorité des membres composant le conseil.

Dans le cas où, en vertu de l'article 50 de la loi du 18 mai 1873, un ou plusieurs administrateurs doivent s'abstenir de délibérer, les résolutions, pour être valables, doivent réunir l'adhésion verbale ou écrite de la majorité des autres membres du conseil.

ARTICLE 21.

Les délibérations du conseil sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres qui ont pris

part à la délibération, et inscrites dans un registre spécial tenu au siège de la Société.

Les copies ou extraits sont signés par le président ou le vice-président ou par l'administrateur qui le remplace.

ARTICLE 22.

Le conseil se réunit, sur la convocation du président ou du vice-président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige.

Il doit être convoqué lorsque trois administrateurs le demandent.

Les réunions du conseil ont lieu à Bruxelles.

La majorité des membres peut décider que la réunion sera tenue, par exception, dans une autre ville.

ARTICLE 23.

Le comité permanent se réunit sur la convocation du président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige; il peut délibérer si la majorité de ses membres est présente.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents.

ARTICLE 24.

Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration et la gestion de la Société.

Tout ce qui n'est pas expressément réservé à l'assemblée générale ou au conseil général par les statuts ou par la loi, est de la compétence du conseil.

Notamment, le conseil d'administration signe avec l'État indépendant du Congo la convention dont le projet, paraphé par les comparants, demeurera annexé

aux présentes (1). Aucune modification ne pourra ultérieurement être apportée à cette convention sans l'autorisation de l'assemblée générale des actionnaires.

Le conseil fait l'acquisition et l'aliénation de tous immeubles.

Il détermine les attributions du comité permanent, des administrateurs délégués et des directeurs.

Il donne tous mandats ou pouvoirs pour des affaires générales ou spéciales à des administrateurs, à des directeurs ou autres agents de la Société ou à des personnes étrangères à la Société.

Le conseil nomme et révoque tous les agents de la Société, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements et leurs cautionnements, s'il y a lieu.

Il détermine l'emploi de l'encaisse de la Société.

### ARTICLE 25.

Tous les actes qui engagent la Société, autres que les actes de gestion journalière, sont signés soit par le président ou le vice-président du conseil d'administration et un administrateur ou un directeur, soit par deux administrateurs, soit par un administrateur et un directeur.

La Société, sauf délégation spéciale donnée à un administrateur délégué, n'est engagée que par ces deux signatures.

### ARTICLE 26.

Par décision du conseil général et pour les opérations au Congo, la signature sociale peut être déléguée à un ou plusieurs agents, dans les termes et sous les réserves inscrites dans la procuration.

(1) Annexe ci-jointe.

## ARTICLE 27.

Le président ou le vice-président du conseil, un administrateur délégué ou un directeur est chargé de l'exécution des résolutions du conseil d'administration et de celles du comité permanent ainsi que de la gestion journalière des affaires de la Société.

Il donne les quittances, il prend toute inscription d'hypothèque et de privilège et donne, avec ou sans payement, mainlevée ou désistement, sans avoir à justifier d'aucun mandat spécial à cette fin.

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, sont suivies au nom de la Société, poursuites et diligences du président du conseil, d'un administrateur délégué ou d'un directeur.

## ARTICLE 28.

Chaque administrateur doit déposer, à titre de cautionnement, suivant l'article 47 de la loi sur les sociétés commerciales, dix actions de la Société.

## ARTICLE 29.

Le collège des commissaires élit un président parmi ses membres.

Il se réunit sur la convocation du président aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige et au moins une fois par trimestre.

Les commissaires doivent déposer chacun un cautionnement de cinq actions de la Société.

## ARTICLE 30.

Les commissaires ont un droit illimité de surveil-

lance et de contrôle sur toutes les affaires et opérations sociales. Ils peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la Société. Il leur est remis, chaque trimestre, par l'administration, un état résumant la situation active et passive; les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale le résultat de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables, et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

Ils examinent le bilan.

### ARTICLE 31.

Les administrateurs et les commissaires sont nommés pour la première fois par l'assemblée générale, à réunir en conformité de l'article 32 de la loi sur les sociétés commerciales, qui, aussi pour la première fois, en fixera le nombre; ces administrateurs et commissaires restent en fonctions jusqu'à l'assemblée générale annuelle de 1891.

Cette dernière assemblée procédera à leur remplacement ou au renouvellement de leur mandat.

Chaque année, à partir de l'assemblée générale ordinaire de 1892, trois administrateurs et deux commissaires au moins sont soumis à réélection.

L'ordre de sortie est déterminé par la voie du sort.

Les administrateurs et commissaires sortants sont rééligibles.

### ARTICLE 32.

Indépendamment de la part de bénéfices stipulée à l'article 38, les administrateurs et les commissaires

reçoivent une indemnité fixe à prélever sur les frais généraux et dont le montant est déterminé par l'assemblée générale.

Le conseil général règle l'emploi de cette indemnité; il peut décider que celle-ci se distribue, en tout ou en partie, en jetons de présence.

Les administrateurs peuvent, en outre, recevoir des indemnités particulières à raison de missions, de fonctions ou de travaux spéciaux dont ils seraient chargés.

Le montant de ces indemnités est fixé par le conseil général et il en est fait rapport à la première assemblée générale annuelle.

## TITRE IV.

### Conseil général.

#### ARTICLE 33.

Les administrateurs et les commissaires réunis forment le conseil général.

#### ARTICLE 34.

Le conseil général est présidé par le président ou le vice-président du conseil d'administration et, en leur absence, par le plus âgé des administrateurs présents.

Il ne peut délibérer que si la majorité des administrateurs et la majorité des commissaires sont présentes.

Les décisions sont prises à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix de celui qui préside est prépondérante.

ARTICLE 35.

Le conseil général se réunit au moins une fois par semestre, sur la convocation du président du conseil d'administration.

L'état de la situation active et passive lui est remis.

Indépendamment des attributions qui lui sont conférées par les statuts, il délibère sur les affaires dont le conseil d'administration juge utile de le saisir.

ARTICLE 36.

Le conseil général peut prendre l'initiative de toute proposition à présenter à l'assemblée générale, sans préjudice à l'initiative isolée soit du conseil d'administration, soit du collège des commissaires.

## TITRE V.

### Bilan. — Bénéfices. — Répartition.

ARTICLE 37.

L'exercice social est clos le 30 juin de chaque année, et pour la première fois le 30 juin 1888.

ARTICLE 38.

Sur le bénéfice net résultant du bilan après défalcation des charges sociales et amortissements, il est prélevé 5 p. c. au profit du fonds de réserve, conformément à la loi.

Le surplus du bénéfice est réparti de la manière et dans l'ordre suivants :

1° Payement d'un intérêt de 3 p. c. aux sommes versées pour libération anticipée des actions ;

2° Payement d'un premier dividende de 5 p. c. sur le capital appelé.

Sur l'excédent, il est attribué :

10 p. c. au conseil d'administration et au collège des commissaires ;

10 p. c. aux actions numérotées de 1 à 4000, et

80 p. c. à partager entre toutes les actions indistinctement, à moins que, sur la proposition du conseil d'administration, l'assemblée générale n'en décide autrement.

## TITRE VI.

### Assemblées générales.

#### ARTICLE 39.

L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

#### ARTICLE 40.

L'assemblée générale annuelle est tenue à Bruxelles, le troisième lundi de décembre, à onze heures du matin, au local désigné dans les convocations.

Elle se tiendra pour la première fois en décembre 1888.

ARTICLE 41.

Tous les actionnaires ont le droit d'assister aux assemblées générales ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire; ils doivent, pour y être admis, déposer, six jours avant la date fixée pour la réunion, dans les établissements financiers désignés par le conseil d'administration, leurs actions ou le récépissé de dépôt de ces actions, contre un reçu qui servira de carte d'entrée à l'assemblée.

Les actionnaires propriétaires d'actions nominatives seront admis aux assemblées générales sur production de leur lettre de convocation.

ARTICLE 42.

Le président du conseil d'administration ou un autre membre du conseil, délégué par ses collègues, préside l'assemblée générale; il nomme le secrétaire et deux scrutateurs. Une liste de présence, indiquant les noms des actionnaires et le nombre d'actions qu'ils représentent, doit être signée par chacun d'eux ou par leurs mandataires, avant d'entrer à l'assemblée.

Les procès-verbaux sont signés par le président, le secrétaire et les deux scrutateurs.

Les expéditions à délivrer aux tiers sont signées par le président ou le vice-président du conseil d'administration ou par l'administrateur qui le remplace.

ARTICLE 43.

Les votes ont lieu à la majorité absolue des suffrages.

Ils ont lieu au scrutin secret lorsque dix action-

naires au moins le demandent et lorsqu'il s'agit de nomination ou de révocation.

En cas de nomination, si la majorité n'est pas absolue au premier scrutin, il est fait un ballottage entre les deux candidats qui ont obtenu le plus de voix.

En cas d'égalité de suffrages, le plus âgé est proclamé.

Le scrutin secret a lieu au moyen de bulletins de cent, de dix et d'une voix, qui sont remis aux actionnaires à concurrence du nombre de voix auquel chacun des membres a droit.

### ARTICLE 44.

L'assemblée générale délibère sur toutes les propositions qui lui sont faites par le conseil général, par le conseil d'administration ou par la majorité des commissaires, pourvu qu'elles aient été énoncées dans l'ordre du jour.

Aucune proposition faite par des actionnaires n'est mise à l'ordre du jour si elle n'est signée par des actionnaires représentant le dixième du capital social, et si elle n'a été communiquée au conseil d'administration en temps utile pour être portée à l'ordre du jour et insérée dans les convocations.

### ARTICLE 45.

Il faut la résolution d'une assemblée générale délibérant conformément à l'article 59, §§ 3, 4 et 5, de la loi sur les sociétés commerciales pour :

*A*. Augmenter le capital (sauf ce qui est dit à l'article 12, § 2);

*B.* Décider la création d'obligations ou d'actions privilégiées ;

*C.* Prendre les résolutions prévues à l'article 4 et à l'article 5, alinéa 2 ;

*D.* Dissoudre anticipativement la Société (sauf ce qui est prévu dans la partie finale de l'article 72 de la loi sur les sociétés commerciales) ;

*E.* Proroger le terme de la Société, conformément à l'article 6 ;

*F.* Modifier les présents statuts.

## TITRE VII.

### Disposition générale.

#### ARTICLE 46.

Les parties entendent se conformer entièrement à la loi du 18 mai 1873, modifiée par celle du 22 mai 1886, et en conséquence les dispositions de cette loi auxquelles il ne serait pas licitement dérogé par le présent acte y sont réputées inscrites, et les clauses qui seraient contraires aux dispositions impératives de cette loi sont censées non écrites.

## TITRE VIII.

### Disposition transitoire.

#### ARTICLE 47.

Par application de l'article 54, § 2, de la loi de 1873 et de l'article 18 des présents statuts, le nombre des commissaires est fixé pour la première fois à six.

L'assemblée générale des actionnaires pourra ultérieurement augmenter ou diminuer le nombre des commissaires dans les limites fixées par l'article 18 des présents statuts.

---

# CONVENTION

Entre MM. . . ., agissant au nom de l'État indépendant du Congo, d'une part,

Et MM. . . ., agissant au nom de la société anonyme belge « Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie », d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1er.

La Compagnie s'engage à faire à ses frais l'étude complète d'un chemin de fer reliant, dans les conditions les plus favorables, le bas Congo au Stanley-Pool.

Ce chemin de fer devra être entièrement sur le territoire de l'État indépendant du Congo. Il pourra être en deux tronçons reliés par une partie navigable du fleuve.

ARTICLE 2.

Sauf les cas de force majeure et sous peine de rési-

liation du présent contrat, l'étude devra être terminée dans un délai de dix-huit mois, et la Compagnie devra remettre à l'État, à l'expiration de ce délai, une expédition des études faites, comprenant le tracé de la ligne, les profils, les plans généraux des travaux d'art, des installations et de toutes les dépendances, les types du matériel et un devis estimatif.

La Compagnie remettra en même temps à l'État un relevé justificatif des dépenses qu'elle aura effectuées pour l'exécution de ce travail.

### Article 3.

L'État concède à la Compagnie, comme prix de ses études, et sous les réserves indiquées à l'article 7 ci-après, la pleine propriété de 150,000 hectares de terres, que la Compagnie choisira au plus tard trois mois après avoir remis à l'État le travail mentionné à l'article 2.

Au cours de ses études, la Compagnie pourra exercer son droit d'option en désignant à l'État les terres qu'elle veut se réserver; elle pourra provisoirement prendre possession de ces terres et les exploiter au mieux de ses intérêts; mais leur propriété ne sera définitivement acquise à la Compagnie qu'après réception, par l'État, du travail susindiqué.

### Article 4.

Pendant un délai de dix-huit mois à partir de la remise des études, la Compagnie aura le droit d'option pour la concession de la construction de la ligne et de son exploitation pendant 99 ans, aux conditions d'un cahier des charges arrêté d'avance.

Dans le cas où, après ce terme de dix-huit mois et dans les trois ans qui suivront la remise des études, l'État indépendant du Congo voudrait adopter un cahier des charges autre que celui proposé à la Compagnie, il est entendu que celle-ci serait admise de nouveau à exercer, avant l'adjudication, le droit d'option qui lui a été concédé par le paragraphe ci-dessus.

Au bout du terme de 99 ans stipulé plus haut, le chemin de fer et ses dépendances deviendront la propriété de l'État.

## ARTICLE 5.

L'État garantit dès à présent à la Compagnie, si elle fait usage du droit d'option stipulé à l'article 4, un minimum d'avantages fixé comme suit :

*A*. La concession de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances, y compris les quais d'embarquement et de débarquement à chaque terminus du chemin de fer ; ces terrains seront au besoin expropriés par l'État et à son compte, pour être remis sans frais à la Compagnie. Il est entendu que l'on adoptera autant que possible les combinaisons de tracé et autres, de manière à éviter les expropriations.

*B*. La concession en pleine propriété, sauf les réserves indiquées à l'article 7, de toutes les terres dont la Compagnie voudra prendre possession au fur et à mesure de la construction de la ligne, dans une zone de 200 mètres de profondeur de chaque côté de la voie ferrée.

*C*. La concession en pleine propriété de 1,500 hectares de terre pour chaque kilomètre de voie ferrée

construit et livré à l'exploitation. Ces terres pourront être choisies par la Compagnie, en un ou plusieurs blocs, dans n'importe quelle partie du territoire de l'État, sous les réserves indiquées à l'article 7; la Compagnie pourra faire ce choix et entrer en possession définitive des terres choisies, soit à mesure de la mise en exploitation des diverses sections de la ligne, soit dans les cinq ans qui suivront l'achèvement total de celle-ci.

ARTICLE 6.

Les terres qui seront affectées à l'installation de la ligne ferrée et de ses dépendances seront exemptes, pendant toute la durée de la concession, de toute taxe ou impôt foncier. Les autres terres cédées à la Compagnie seront à tous égards placées sous le même régime et soumises aux mêmes dispositions légales que les autres terres appartenant à des particuliers ou à des compagnies.

ARTICLE 7.

Il est entendu que les terres mentionnées à l'article 3 et aux litt. *B* et *C* de l'article 5 devront être prises parmi les terres vacantes appartenant à l'État et non occupées par les indigènes, et que les droits de location ou autres qui existeront au moment où la Compagnie fera son choix devront être respectés.

Le Gouvernement pourra exiger que le long du Congo et de ses affluents navigables, chaque bloc de terrain choisi par la Compagnie n'ait pas plus de 2,000 mètres de rive et reste séparé d'un autre bloc

concédé à la Compagnie par une longueur de rive de 2,000 mètres.

Le Gouvernement se réserve d'ailleurs les emplacements qu'il jugera nécessaires pour les besoins de l'Administration, de même que ceux qu'il jugerait devoir être affectés immédiatement ou par la suite à des travaux d'utilité publique autres que ceux du chemin de fer et de ses dépendances. Il indiquera ces terres au moment où la Compagnie fera son choix.

### ARTICLE 8.

Si la Compagnie ne fait pas usage du droit d'option spécifié à l'article 4, les études du chemin de fer resteront la propriété de l'État, qui pourra accorder la concession de la ligne à telle autre compagnie qui lui conviendra ou construire le chemin de fer lui-même, à la condition d'imposer au constructeur concessionnaire le remboursement en numéraire de la somme dépensée pour les études ou de la rembourser lui-même. Il est entendu que le subside prévu par l'article suivant cesserait dès lors d'être payé à la Compagnie.

Dans l'éventualité prévue par le présent article, la Compagnie devra rétrocéder gratuitement les terres qu'elle aura occupées ou choisies en vertu de l'article 3, mais seulement pour autant que ces terres seront nécessaires pour la construction de la ligne ou de ses dépendances.

### ARTICLE 9.

L'État indépendant du Congo s'engage dès à présent et jusqu'à l'expiration de la concession éventuelle de 99 ans, à accorder annuellement à la Compagnie,

à titre de subside, 20 p. c. du produit brut des droits de sortie qu'il aura perçus pendant l'année précédente, sans que toutefois ce subside doive jamais excéder 5 p. c. du capital que la Compagnie aura dépensé jusqu'à la fin de ladite année pour les études et éventuellement pour la construction et l'outillage de la ligne ferrée, et sans qu'il puisse y avoir report d'une année à l'autre.

### ARTICLE 10.

La Compagnie, si elle use du droit d'option stipulé à l'article 4, tiendra une comptabilité spéciale pour l'exploitation du chemin de fer, et les bénéfices réalisés par elle sur cette exploitation — le subside stipulé à l'article 9 étant compté dans les recettes, — seront répartis comme suit :

1° 5 p. c. à la réserve légale;

2° 6 p. c. d'intérêts sur les sommes versées et dépensées pour les études, la construction et l'outillage de la ligne ferrée;

3° Le surplus sera partagé entre l'État et la Compagnie au prorata de 40 p. c. pour l'État et 60 p. c. pour la Compagnie.

### ARTICLE 11.

L'État aura la faculté de nommer deux délégués qui auront le droit d'assister à toutes les séances du conseil d'administration et du conseil général de la Compagnie, avec voix consultative, et de prendre connaissance de tous registres et documents quelconques relatifs aux affaires de la Compagnie.

ARTICLE 12.

Le Gouvernement reconnaît à la Compagnie une existence légale sur le territoire de l'État indépendant du Congo.

La Compagnie ne pourra, sous peine d'annulation des concessions et avantages qui lui sont faits par la présente convention, ni modifier ses statuts, ni se fusionner avec une autre société, ni transférer en tout ou en partie les concessions et avantages susdits, sans l'assentiment préalable de l'État indépendant du Congo.

Toutefois, elle disposera librement, d'après les règles du droit commun, des terres qui lui seront concédées en vertu de l'article 3 et des litt. *B* et *C* de l'article 5, et ce à partir du jour où elle en sera légalement propriétaire.

---

## COMPAGNIE DU CONGO POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

---

# LISTE D'ACTIONNAIRES

### Banques et Sociétés.

Banque nationale, Société anonyme, Bruxelles.
Société générale pour favoriser l'industrie nationale, Société anonyme, Bruxelles.
Banque de Bruxelles, Société anonyme, Bruxelles.
Banque de Paris et des Pays-Bas, Société anonyme, succursale de Bruxelles.
Banque Delloye et Cie, Société en commandite par actions, Bruxelles.
Banque Cassel et Cie. Bruxelles.
Philippson-Horwitz et Cie, banquiers, Bruxelles.
La Métallurgique, Société anonyme, Bruxelles.
Société anonyme internationale de construction et d'entreprises de travaux publics, Bruxelles.
Banque centrale anversoise, Société anonyme. Anvers.
Banque C.-J.-M. De Wolf, Société anonyme, Anvers.
Comptoir d'escompte de la Banque nationale, Gand.
La Louisiane, Société anonyme, Gand.
Crédit général Liégeois, Société anonyme, Liége.
Banque Dubois, de Mélotte de Noidans et Cie, Liége.
de Sauvage-Vercour et Cie, banquiers, Liége.
La Vieille Montagne, Société anonyme des mines et fonderies de zinc, Angleur, près Liége.
John Cockerill, Société anonyme pour l'exploitation des établissements, Seraing sur-Meuse. Société anonyme de Grivegnée, près Liége (charbonnage et hauts-fourneaux).

200 Société anonyme des aciéries d'Angleur, Angleur, près de Liége.

500 Banque A. de Lhoneux, Simon & Cie, Verviers.

1,000 Société E.-L. Godin & fils, fabricants de papiers, Huy.

300 Société anonyme métallurgique austro-belge, Corphalie, commune d'Antheit (arrondissement de Huy).

50 Société anonyme des verres spéciaux, Marche-les-Dames (Namur).

100 Société anonyme pour actions: « La Dinantaise », Dinant.

500 Association des maîtres de verreries belges, Charleroi.

50 Société anonyme des usines, boulonneries et fonderies de La Louvière, La Louvière.

500 Société anonyme des hauts-fourneaux de Monceau, Monceau-sur-Sambre.

400 Société anonyme des forges d'Aiseau, Aiseau.

100 Société anonyme des forges et laminoirs de Baume, Haine-Saint-Pierre.

100 Société anonyme des forges, usines et fonderies de Haine-Saint-Pierre, Haine-Saint-Pierre.

100 Société anonyme des usine et fonderies de Baume et Harpent, Haine-Saint-Pierre.

250 Société anonyme franco-belge pour la construction de machines et de matériels de chemins de fer (ateliers de La Croyère), La Louvière.

MM.

500 Allard, Alphonse, directeur de la Monnaie, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.

1,000 Antoine, Thiéry, industriel, Ixelles.

100 Allart, Alfred, docteur en médecine, Bruxelles.

50 Anspach, Eugène, vice-gouverneur de la Banque nationale, Bruxelles.

100 Andries, Jules, sous-chef de bureau, Saint-Josse-ten-Noode.

MM.

Auger-Vincent, Gustave, industriel, Gand.
Auger, fils, Armand, agent maritime, Anvers.
Backmann, Louis, industriel, Etterbeek.
Brugmann, Alfred, propriétaire, Bruxelles.
Brugmann, Georges, banquier, Bruxelles.
Borgnet, M. et P., galvanisateurs-constructeurs, Liége.
Brasseur, Armand, industriel, Bar-le-Duc (Meuse-France).
Borremans, Jacques, censeur à la Banque nationale, Bruxelles.
Betrams, Paul, industriel, Saint-Josse-ten-Noode.
Besme, Victor, architecte et inspecteur voyer, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.
Blas, Charles, professeur à l'Université de Louvain, Louvain.
Bruneel, Léon, directeur d'assurance, Etterbeek.
Bracq, Edmond, sénateur, Gand.
Barré, Léopold, bourgmestre de Dinant.
Breuer, Eugène, fabricant d'armes, Liége.
Best, John P. et C[ie], courtiers de navires, Anvers.
Beer (maison), Société en nom collectif des ateliers de constructions mécaniques, établie à Jemeppe, lez-Liége.
Bosquet, Fritz, propriétaire, Rhisne, près Namur.
Baertsoen, Alfred, industriel, Gand.
Cossoux, Napoléon-Victor-Léon, ingénieur, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.
Cousin, Jean et frères, Société en nom collectif pour constructions de chemins de fer, établie à Saint-Gilles, lez-Bruxelles.
Crabbe, Prosper, sénateur, Bruxelles.
Collignon, Charles, fonctionnaire public, Bruxelles.
Cambier, Ernest, capitaine adjoint d'état-major, Schaerbeek.
Centner, Robert, négociant, Verviers.
Carpentier, Victor, industriel, Gand.

MM.

500 Claus, Norbert-Anatole, propriétaire, Meirelbeke-lez-Gand.

1,000 Cornelis, Auguste, particulier, Anvers.

1,000 Cateaux, Léopold, propriétaire, Anvers.

200 Carels, frères (firme), constructeurs, Gand.

500 Claeys-Fiévé, Jules et Octave (firme), distillateurs, Gand.

1,000 Caramin et Cie (firme), maîtres de forges, Thy-le-Château.

100 Croonenberghs, Antoine, avocat et conseiller provincial, Hasselt.

500 de Segarra, le marquis (Tomas Segarra), rentier, Bruxelles.

500 de Labbeville, Justin, propriétaire, Saint-Josse-ten-Noode.

100 d'Oultremont, le comte Adrien, membre de la Chambre des représentants, Bruxelles.

1,000 d'Oultremont, le comte Adhémar, propriétaire, Houtaing (arrondissement de Tournai).

50 d'Anethan, le baron Jules, secrétaire de Léga-tion, Bruxelles.

50 de Wykerslooth, le baron Emile-Henri-Florent-Ghislain, lieutenant-colonel au 1er régiment de guides, officier d'ordonnance du Roi, Bruxelles.

51 de Royer de Dour, le baron Hippolyte, propriétaire, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.

200 Dansette, Paul, banquier, Bruxelles.

100 de Bassompierre, Ernest, intendant militaire en chef retraité, Bruxelles

500 De Laveleye, Auguste, secrétaire général du Congrès des chemins de fer, Saint-Josse-ten-Noode.

100 De Busschere, Louis, ingénieur au chemin de fer de l'État, Bruxelles.

100 Dekeyn, Eugène, négociant, Bruxelles.

250 Delevoy, Léon, directeur de la Société C. Delevoy, Bruxelles.

100 Deprez, Jules, négociant, Bruxelles.

MM.

Donny, Albert, major d'artillerie, officier d'ordonnance du Roi, Bruxelles.

de Lara, Alfred, ingénieur, Molenbeek-Saint-Jean.

de Borchgrave d'Altena, le comte Paul, secrétaire du Roi, Ixelles.

de Vigneron, Gustave, directeur à la Banque nationale, Saint-Josse-ten-Noode.

Devis, Charles-Alexandre, négociant en fers et métaux, Bruxelles.

Devis, Georges, négociant en charbons, Molen-beek-Saint-Jean.

Delcommune, Emile, propriétaire, Bruxelles.

Delcommune, Alexandre, comptable, Bruxelles.

de Woelmont, le baron Léopold, propriétaire, Bruxelles.

Dupont, Edouard, directeur du Musée d'histoire nationale, Boitsfort.

de Mérode, le comte Werner, lieutenant de cavalerie, attaché à la maison militaire du Roi, Bruxelles et Loverval.

Davreux, Paul, ingénieur, Schaerbeek.

Delgouffre, Eugène, négociant en vins, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.

de Bary et Cie, Henri-Albert (firme), négociants, Anvers.

De Wael, Edmond, courtier d'assurances, Anvers.

De Wael, Léopold, bourgmestre, censeur à la Banque nationale, Anvers.

De Roubaix, Adolphe, industriel, Anvers.

Delvaux, Frédéric, avocat, Anvers.

Debrassinne, Guillaume, négociant en graines, Anvers.

de Lezaack, Lionel, ingénieur, Anvers.

Dierckx, Jean-Auguste, propriétaire, Casterlé (province d'Anvers).

de Hemptinne, le comte Joseph, industriel, Gand.

de Hemptinne, Jean, industriel, Gand.

de Hemptinne, Charles, censeur à la Banque nationale, Gand.

MM.

500 de Hemptinne, Charles, président des conseils d'administration des Sociétés anonymes « La Lys, Lousbergs et Florida, » Gand.

500 de Bieberstein, le baron Eugène, administrateur de la Compagnie gantoise de navigation, Gand.

500 De Brouwer, Charles. administrateur de la Compagnie gantoise de navigation et industriel, Gand.

500 De Baerdemaecker, Gulllaume-César, administrateur de la Compagnie gantoise de navigation, Gand.

500 Dutry-Colson (firme), Ernest et Jules Dutry, industriels, Gand.

500 de Kerchove, Raymond, gouverneur de la Flandre orientale, Gand.

500 Delbouille, Louis, banquier, Ostende.

100 De Somer, Achille-Armand, ingénieur des Ponts et Chaussées, Malines.

500 De Burlet, Jules, avocat, député et bourgmestre de la ville de Nivelles, Nivelles.

500 Delloye-Matthieu, Charles, banquier et industriel, Huy.

250 Davreux, Louis, négociant, Verviers.

50 Deru, Pierre, propriétaire, Verviers.

50 Dethiou, Alfred, industriel, Verviers.

50 De Wandre, Barthel, sénateur, censeur à la Banque nationale, Charleroi.

100 Daublain, Philippe-Joseph, brasseur, Hyou-lez-Mons.

50 De Vigne, Georges, ingénieur, directeur de la Compagnie continentale du gaz, Lille (France).

50 Dhanis, Alphonse, major de cavalerie en retraite, Namur.

500 Dresse-Laloux et Cie (firme), industriels, Liége.

300 de Vinck de Winnezeele, le baron Alfred-Louis, propriétaire, Anvers.

500 de Brouchoven Bergeyck, le comte Florimond, sénateur, Hemixem, près Anvers.

500 Daumas, Béraud et Cie (firme commerciale), Paris.

100 Elsen, Constant, propriétaire, Saint-Josse-ten-Noode.

MM.

Eloy, J. et Cie (firme), industriels, Bruxelles.
Empain, Edouard, ingénieur, Bruxelles.
Finet, Théophile, ingénieur et conseiller communal, Bruxelles
Fontaine, François, restaurateur, Saint-Josse-ten-Noode.
Fox, Edgard, propriétaire, Schaerbeek
Fauconnier, Charles, capit. pensionné, Bruxelles.
Fuhrmann, Johann-Daniel, négociant, Anvers.
Frésart, Jules, banquier, Liége.
Goffinet, le baron Constant, secrétaire de Légation, Bruxelles.
Goffinet, le baron Auguste, secrétaire de Légation. Bruxelles.
Gantier, Victor, hommes de lettres, Bruxelles.
Goffin, Josse, maître de forges, Ixelles.
Goblet d'Alviella, le comte Eugène, propriétaire, Court-Saint-Etienne.
Gunther, Otto, négociant, Anvers.
Graff, Edouard, négociant, Anvers.
Gevers, Henri, censeur à la Banque nationale, Anvers.
Geelhand, Alfred, membre du conseil provincial d'Anvers, Schooten (Anvers), château de Calesberg.
Grotkaï-Quæsaet, Charles, industriel, Gand.
Guinotte, Lucien, directeur de charbonnages, Mariemont, sous Morlanwelz.
Hugues, Jean-Baptiste, vétérinaire, Ixelles.
Hankar, Albert, sous-lieutenant d'artillerie, Saint-Josse-ten-Noode.
Hongenae, Auguste, comptable, Etterbeek.
Hemeleers, A. et T. (firme), industriels, Bruxelles (Schaerbeek).
Havenith, Evrard, négociant, Anvers.
Heurion, Jacques-Joseph, industriel, Hodimont, près Verviers.
Henin, Jules, ingénieur, Farciennes (Hainaut).

MM.

100 Henricot, Emile, industriel, Court-Saint-Etienne (Brabant).

1,000 Janssens, Constant, négociant, Anvers.

1,000 Joostens, Florent, propriétaire, Anvers.

100 Jamar, Alexandre, gouverneur de la Banque nationaie, Bruxelles.

500 Könings, Henri, négociant, Anvers.

100 Keymolen, Emile, propriétaire, Bruxelles.

1,000 Lambert, Léon, banquier, Bruxelles.

50 Laurent, Alexis, capitaine d'infanterie, Bruxelles.

100 Lagasse, Charles, ingénieur principal des Ponts et Chaussées, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.

400 Lahaye, Charles, ingénieur des Ponts et Chaussées, Saint-Josse-ten-Noode.

100 Legrand, Charles, ingénieuɹ civil, Schaerbeek.

1,000 Lysen, Louis, industriel, Anvers.

500 Lejeune, Charles, courtier d'assurances, Anvers.

500 Lambrechts et frère, Edmond (firme), négociants, Anvers.

500 Leirens, Jules, propriétaire, Gand.

500 Leirens et frère, Jules (firme), industriels, Lede-berg, lez-Gand

500 Lippens, Hippolyte, bourgmestre de Gand.

500 Lippens-T'Serstevens, Auguste, propriétaire, Gand.

50 Loppens, Georges, ingénieur, Nieuport.

100 Legrand, Achille, industriel, Mons.

300 Lassinat, Melchior, industriel, Braine-le-Comte.

50 Lannoy-Sablon, Henri, brasseur, Marcinelle, près Charleroi.

50 Licot (maison), Jean-François, coutelier, Namur.

100 Linck, Armand, commissionnaire en draperie, Verviers

500 Meeus, Eugène, membre de la Chambre des représentants, Anvers.

50 Morel, Jean, directeur à la Banque nationale. Bruxelles

500 Meulenbergh, John-Ward, ingén. civil, Bruxelles.

MM.

Masson, fils, Emile, entrepreneur, Bruxelles.
Mossslman-de Francquen, Isidore, propriétaire, Saint-Josse-ten-Noode.
Maréchal, Xavier-Victor, lieutenant-général, Saint-Josse-ten-Noode
Mottin, Mlle Hortense, rentière, Schaerbeek.
Montefiore-Levi, Georges, sénateur, Bruxelles.
Meert, Jules, notaire, Anvers.
Morel, Henri, président de la Compagnie gantoise de navigation, Gand.
Müllendorff, Charles, négociant, Verviers.
Motte, Lucien, ingénieur des chemins de fer de l'État, Binche.
Mosselman du Chenoy, Armand, industriel, Namur.
Mabille, Valère, ingénieur, Mariemont, sous Morlanwelz.
Nieuwenhuys, Auguste, propriétaire, Bruxelles.
Nagelmackers et fils (firme), banquiers, Liége.
Nagelmackers-Orban, Edmond, censeur à la Banque nationale, Liége.
Neef-Orban, Octave, député et président de la Société anonyme des Aciéries d'Angleur, Liége.
Noulet, Edouard, industriel, Strépy-Bracquegnies (Hainaut).
Otlet, Edouard, propriétaire, St-Gilles, lez-Bruxelles.
Osterrieth, Ernest, négociant, Anvers.
Ohlendorff, Auguste, industriel, Anvers.
Parmentier-Van Hoegaerden et Cie (firme), fabricants, Bruxelles.
Pirmez, Eudore, ministre d'État, député, directeur à la Banque nationale, Ixelles.
Péterken, Edouard, rentier, Saint-Josse-ten-Noode.
Pécher et Cie, Ed. (firme), négociants, Anvers.
Petit-Bois, Gustave, ingénieur, Liége.
Peltzer, Auguste, industriel, Verviers.
Peltzer, Edouard, industriel, Verviers
Pyro, Joseph, ingénieur, professeur à l'Institut agricole de Gembloux, Gembloux.

MM.

Piérart et Cie, Victor (firme), maîtres de forges, La Croyère, sous La Louvière.

Piérard, frères et Cie, J. et P., maîtres de forges, Montigny-sur-Sambre.

Querton, Léopold, docteur en médecine, Ixelles.

Rombaut, Eugène. ingénieur, Ixelles.

Rycx, Jules, ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées, Saint-Gilles, lez-Bruxelles.

Reyers, Auguste, capitaine d'état-major, Schaerbeek

Raeymaeckers, Philippe, industriel, Anvers.

Roels, Polydore, négociant, Anvers.

Rautenstrauch, Jules, négociant, Anvers.

Rau, Henry-Alexandre, négociant, Anvers.

Raze, Auguste, directeur-gérant de la Société de la fabrique de fer d'Ougrée, Ougrée.

Rémont, Lucien, directeur des forges de Châtelet, Châtelet.

Sabatier, Gustave, membre de la Chambre des représentants, Bruxelles.

Somzé, Léon, ingénieur et membre de la Chambre des représentants, Schaerbeek.

Stern, Isaäc, directeur de la Banque de Bruxelles, Bruxelles.

Stern, Herman, sous-directeur de la Banque de Bruxelles, Bruxelles.

Storms, Emile, capitaine adjoint d'état-major, Bruxelles.

Solvay, Ernest, industriel, Ixelles.

Solvay, Alfred, industriel, Boitsfort.

Simonis (maison). Iwan, fabricant de draps, Verviers.

Simonis, Albert. fabricant d'armes, Liége.

T'Serstevens, Auguste, censeur à la Banque nationale, Bruxelles.

Tack, Auguste, industriel, Bruxelles.

Thys, Albert, capitaine d'état-major, officier d'ordonnance du Roi, Saint-Josse-ten-Noode.

Thys, Mlle Elisa, rentière, Saint-Josse-ten-Noode.

MM.

Thys, Lucien, médecin-vétérinaire, Tourinnes-la-Grosse, Nivelles.

Tackels, M[lle] Joséphine, propriétaire, Gand.

Thiry, Xavier, capitaine au 14e régiment de ligns, Anvers.

Tasté, Jean, industriel, Verviers.

Thonar-Dejaiffe, J. (firme), constructeur, Namur.

Thomas, Antoine, chef-comptable de la Société des charbonnages de Bascoup, Chapelle, lez-Herlaimont.

Urban, Jules, ingénieur, Saint-Josse-ten-Noode.

Vanden Steen de Jehay, le comte Hermann, capitaine d'état-major, Bruxelles.

Van Volxem, Jean, propriétaire, Bruxelles.

Van Hoegaerden, Victor, directeur à la Banque nationale, Ixelles.

Van Schelle, Albert, avocat, Bruxelles.

Van Campenhout, frères et sœur (firme), négociants, Bruxelles.

Vanden Dale, François-Louis, rentier, Saint-Josse-ten-Noode.

Vander Elst, Léon, attaché au ministère de l'Agriculture, Ixelles.

Van Goidsenhoven, François, négociant, Schaerbeek.

Van Blaeren, Gustave, médecin, Bruxelles.

Vanden Burch, le comte Horace, capitaine d'artillerie, Anvers.

Vonderbecke et Marsily (firme), négociants, Anvers.

Vanden Nest, Arthur, conseiller communal et échevin, Anvers.

Vandevin, Henri, industriel, Anvers.

Vandevin, Charles, industriel, Anvers.

Van Put, Emile, sénateur et négociant, Anvers.

Vanden Abeele, Gustave, industriel, Anvers.

VanEetvelde, Antoine, propriétaire, Moll, Anvers.

Van Loo-Malfait, baron Auguste, vice-président de la Banque de Flandre, bourgmestre d'Evergem, Evergem-lez-Gand.

MM.

100 Vandensteen de Jehay, le comte Frédéric, avocat, Gand.

500 Vercruysse Bracq, Astère, industriel et membre de la Chambre des représentants, Gand.

500 Vincent, Adolphe, industriel, Gand.

500 Van Mouckhoven, veuve désiré, née Hortense Tackels, industriel, Gand.

200 Verbeke, Aloïse, industriel, Gand.

200 Verderhaeghen et Cruyplants, (firme), industriels, Gand.

200 Van de Casteele-Dubar, Gust., industriel, Gand.

500 Wiener, Samson, avocat à la cour d'appel, Bruxelles.

500 Wellens, Frantz, inspecteur des ponts et chaussées, Ixelles

50 Weber, Léon, directeur à la Banque nationale, Schaerbeek.

200 Wouters-Dustin, Ernest, menuisier-entrepreneur, Bruxelles.

200 Weissenbruch, Paul-Louis, imprimeur du roi, Bruxelles.

50 Windels, Désiré, libraire-éditeur, Bruxelles.

200 Wouters, Gabriel, capitaine d'état-major, Schaerbeek.

50 Wahis, Théophile, capitaine adjoint d'état-major, aide de camp du général baron Vander Smissen, Schaerbeek.

1,000 Weber & Cie (firme), négociant, Anvers.

1,000 Walford, Georges-Paget, armateur, Anvers

500 Watteuw, Édouard, ingénieur des ponts et chaussées, Verviers

---

# TABLE DES MATIÈRES



